



UNIVERSITA' DI PISA  
Scuola di Specializzazione in  
“Ispezione degli Alimenti di Origine Animale”  
Direttore Prof.ssa Daniela Gianfaldoni

***CATEGORIZZAZIONE  
DEL RISCHIO DEI PUNTI DI SBARCO ASL 5 SPEZZINO  
REGIONE LIGURIA***

**Candidato**

Dott. Gianfranco Borrini

**Relatore**

Dott. Andrea Armani

**Correlatore**

Dott. Francesco Iacona

***ANNO ACCADEMICO 2015-2016***

*A Cinzia, Elisa e Ada*

*che con la loro costante presenza, amore e  
infinita pazienza, mi hanno permesso di  
raggiungere questo traguardo.*

# INDICE

<b>INTRODUZIONE .....</b>	<b>1</b>
<b>1. FILIERA DEI PRODOTTI DELLA PESCA .....</b>	<b>3</b>
<b>2. PUNTI DI SBARCO: NORMATIVA DI RIFERIMENTO .....</b>	<b>6</b>
2.1 NORMATIVA COMUNITARIA .....	6
2.2. NORMATIVA NAZIONALE.....	6
2.3. NORMATIVA REGIONE LIGURIA .....	10
<b>3. GESTIONE IGIENICO-SANITARIA PUNTI DI SBARCO.....</b>	<b>11</b>
<b>4. CATEGORIZZAZIONE PUNTI DI SBARCO IN BASE ALLA NORMATIVA REGIONE LIGURIA .....</b>	<b>13</b>
4.1 CRITERI DI VALUTAZIONE .....	14
4.2 OTTENIMENTO DEL PROFILO DI RISCHIO .....	14
4.3 LINEE GUIDA PER UNIFORMARE LE VALUTAZIONI DA PARTE DELL'AC	17
<b>5. SCOPO .....</b>	<b>27</b>
<b>6. MATERIALI E METODI .....</b>	<b>28</b>
<b>7. RISULTATI E DISCUSSIONI.....</b>	<b>33</b>
7.1 REQUISITI STRUTTURALI .....	35
7.2 REQUISITI FUNZIONALI E MODALITÀ DI SBARCO.....	40
7.3 TRASPORTO E RINTRACCIABILITÀ.....	44
<b>8. CONCLUSIONI.....</b>	<b>54</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>55</b>

## INTRODUZIONE

---

La provincia di La Spezia si divide geograficamente in quattro macro aree: la valle del Vara, la valle del Magra, la fascia costiera delle Cinque Terre (Patrimonio Mondiale dell'umanità UNESCO) e il Golfo di La Spezia in fondo al quale è incastonata come una perla la città.

Il golfo penetra nella costa per una lunghezza di circa 13 chilometri, ha una larghezza massima di 8,7 chilometri ed offre una vasta zona di riparo, sicura e protetta dal libeccio.

La natura aveva fatto del golfo di La Spezia un rifugio ed un approdo ideale per le imbarcazioni. Successivamente, sorse una piccola comunità di gente di mare, marittimi, barcaioli, pescatori ma anche di artigiani, agricoltori, tecnici e lavoratori addetti alle attività industriali.

Fino agli inizi dell'ottocento l'importanza della città fu del tutto trascurabile in quanto, per precisa volontà, la repubblica di Genova ne contrastò pesantemente lo sviluppo marittimo per favorire i suoi scali e quelli dei centri a lei vicini.

Sarà Napoleone, nel 1812, a dare importanza alla città dichiarando La Spezia porto militare e a eleggerla capoluogo del circondario di Venere.

Il passo successivo, importantissimo per lo sviluppo della città, fu qualche anno dopo, quando politici e militari pensarono bene di trasferire a la Spezia i Comandi e l'Arsenale della Marina Militare di Genova, il cui porto era fortemente impegnato dal traffico mercantile.

Lo sviluppo della città, che già era in piena crescita ai primi del Novecento, ricevette una nuova spinta in seguito all'industrializzazione del suo golfo, nonostante ciò, non fu dimenticata l'attività di origine, la pesca, che tutt'oggi conserva ancora notevole importanza.

Un esempio sono i dati forniti dal comandante della Capitaneria di Porto della Spezia, Ilarione Dell'Anna, in occasione della presentazione della neonata Associazione Pescatori Spezzini costituitasi su iniziativa della Cna nel 2004: 242 i pescatori professionisti che operano nel mare spezzino, 500 quelli imbarcati che formano gli equipaggi, 2.343 le tonnellate di pesce pescato e 380 le tonnellate tra orate e branzini. La pesca quindi è un comparto che alla Spezia ha radici antiche e registra una forte tenuta sul mercato per la qualità del prodotto.

Tutto questo comporta la necessità di una notevole attività di controllo sulla filiera dei prodotti della pesca (PdP) ed è quindi necessario una collaborazione tra più enti pubblici. Ad esempio, l'accordo su un protocollo d'intesa firmato nel novembre 2012 tra il direttore della Struttura Complessa Sicurezza Alimentare ASL 5 Spezzino Dott. Mino Orlandi e il comandante della Capitaneria di Porto-Guardia Costiera della Spezia C.V. (CP) Giuseppe Aulicino ha favorito un regime di controllo più efficace. Sulla base di tale protocollo, ASL e Capitaneria si sono scambiati dati e informazioni sulle attività (anagrafe unità di pesca, anagrafe dipartimentale degli operatori del settore alimentare, dati statistici, categorie di rischio delle attività alimentari), necessari a migliorare il controllo sul territorio.

## 1. FILIERA DEI PRODOTTI DELLA PESCA

---

Ogni alimento ha una sua storia che lo accompagna dalla produzione al consumo.

Questo percorso, chiamato “**filiera alimentare**”, si articola in diverse fasi e secondo la definizione fornita dalla norma UNI 10939/2001 essa è da intendersi come *“l’insieme definito delle organizzazioni (od operatori) con i relativi flussi materiali che concorrono alla formazione, distribuzione, commercializzazione e fornitura di un prodotto alimentare”*.

La filiera di un alimento rappresenta, in sostanza, l’insieme di tutti i passaggi, dalla produzione primaria della materia prima fino alla commercializzazione del prodotto finito, compresi lo stoccaggio e l’imballaggio.

L’accurata conoscenza di tutti i passaggi permette, quindi, di valutare e controllare con maggior sicurezza tutti i prodotti.

La filiera è documentata dalla tracciabilità, il sistema che descrive il percorso di un alimento e che permette perciò di fare rintracciabilità “da monte a valle”, ossia di ricostruire il percorso commerciale e produttivo degli alimenti. Il Reg. CE n° 178/02 stabilisce all’art. 18 la prima definizione di rintracciabilità come *“la possibilità di ricostruire e seguire il percorso di un alimento, di un mangime, di un animale destinato alla produzione alimentare e di qualsiasi altra sostanza destinata o atta ad entrare a far parte di un alimento o di un mangime, attraverso tutte le fasi della produzione, della trasformazione e della distribuzione”*.

A tal fine gli Operatori Settore Alimentare (OSA) devono essere in grado di individuare chi abbia fornito loro un alimento, un mangime, un animale destinato alla produzione alimentare o qualsiasi sostanza destinata a entrare a far parte di un alimento, e nello stesso tempo devono disporre di sistemi e procedure per individuare le imprese alle quali hanno fornito i propri prodotti (Reg.(CE) 178/2002)

Risulta chiaro come le due fasi, tracciabilità e rintracciabilità, anche se indipendenti, siano strettamente connesse tra loro (non può esistere la rintracciabilità senza la tracciabilità) e rappresentano un valido mezzo per garantire la sicurezza del consumatore e la qualità del prodotto finale.

*Per **prodotti della pesca**” si intendono tutti gli animali marini o di acqua dolce (ad eccezione dei molluschi bivalvi vivi, echinodermi vivi, tunicati vivi e gasteropodi marini vivi e di tutti i mammiferi, rettili e rane), selvatici o di allevamento, e tutte le forme, parti o prodotti commestibili di tali animali. ” (Reg.(CE) 853/2004)*

La filiera dei prodotti della pesca (PdP) ha inizio in modo differente in funzione della modalità di reperimento del prodotto, infatti, la materia prima, può provenire da attività di cattura o allevamento.

Si definisce **filiera dei PdP** l'insieme delle fasi di produzione, di trasformazione, di commercializzazione e distribuzione del prodotto ittico. In pratica comprende tutti i passaggi che un prodotto compie dalla fase della pesca fino ad arrivare alla vendita al consumatore finale:

- pesca e manipolazione a bordo;
- sbarco del prodotto in appositi contenitori;
- trasporto con veicoli refrigerati e prima commercializzazione;
- stoccaggio ed eventuale trasformazione;
- distribuzione all'ingrosso e al dettaglio.

Per garantire la sicurezza alimentare e per poter quindi bloccare in tempi rapidi eventuali casi di emergenza sanitaria, la normativa comunitaria e nazionale prevede che tutti i passaggi della filiera della pesca siano descritti e certificati, tanto da poter percorrere tutta la catena sia in un senso che nell'altro.

Tutti gli operatori del circuito sono parte integrante del processo e ciascun operatore della filiera ittica ha l'obbligo di ottemperare per la propria parte di competenza, alle disposizioni previste dalla normativa vigente.

Si parte dall'approvvigionamento mediante la pesca con imbarcazioni atte allo scopo che confluiscono il prodotto attraverso i punti di sbarco al mercato ittico o a stabilimenti riconosciuti che con varie fasi di trasporto fanno giungere il prodotto al commercio al dettaglio, ristorazione e quindi in pratica al consumatore finale.



## 2. PUNTI DI SBARCO: NORMATIVA DI RIFERIMENTO

---

### 2.1 NORMATIVA COMUNITARIA

Con l’emanazione dei regolamenti del così detto “Pacchetto Igiene” vengono presi in considerazione i controlli dei punti di sbarco.

Lo sbarco è definito dal Regolamento CE 1224 del 20 novembre 2009 come *“il luogo dove avviene lo scarico iniziale di qualsiasi quantitativo di prodotti della pesca da un peschereccio a terra”*.

Il Regolamento CE 854/2004, Allegato III, capo I punto 1 lettera a, dispone che sia effettuato un controllo regolare sulle condizioni igieniche dello sbarco e della prima vendita dei prodotti della pesca e che, presso i punti di sbarco, l’Autorità Competente espleti controlli tesi a:

- verificare, il rispetto dei requisiti generali e specifici previsti dal Reg. 853/2004, Allegato III, Sezione VIII e dal Regolamento CE 852/2004, Allegato I, da parte degli operatori del settore;
- verificare i pertinenti requisiti delle navi/imbarcazioni da pesca, previsti dal Regolamento CE 852/2004, Allegato I e dal Regolamento CE 853/2004, Allegato III, Sezione VIII.

### 2.2. NORMATIVA NAZIONALE

Nel 2010, l’emanazione della nota del Ministero della Salute (DGSAN 0025442-P-10/08/2010) fornisce indicazioni specifiche in merito ai controlli sanitari da effettuare presso i punti di sbarco e sulle operazioni di trasporto di PdP al primo stabilimento di destinazione.

L’operatore del settore primario deve notificare, al servizio veterinario della ASL competente sul punto di sbarco, per ciascuna imbarcazione le seguenti informazioni:

- punto di sbarco utilizzato;
- giorni e fascia oraria di sbarco;
- sistema di pesca adottato;
- tipologia di prodotto sbarcato;
- tipologia di imbarcazione;
- presenza o meno di attrezzature per la conservazione dei PdP freschi a bordo per oltre 24 ore (Sez. VII, Capitolo I, punto 1 lett. b).

Tali controlli dovranno essere effettuati su base regolare, ovvero programmati, in funzione degli elementi del rischio che li caratterizzano, prendendo in particolare considerazione:

- quantitativi e tipologia del prodotto sbarcato;
- sistemi di pesca adottati;
- numero e tipologia di imbarcazioni;
- mercati o aste annessi/connessi;
- stagionalità (temperature ambientali, specie ittiche);
- prassi igieniche adottate dagli operatori del settore della produzione primaria;
- dati precedenti relativi alla conformità degli operatori e dalla gestione del punto di sbarco;
- pavimentazione, costruita in modo da evitare il ristagno di acqua, di fango e di materiale organico derivante dalle operazioni di scarico e, ove necessario, tale da consentire facilmente le operazioni di pulizia;
- raccolta e rimozione dei sottoprodotti e dei rifiuti: gestione conforme alla pertinente normativa;

- attrezzature: carrelli, nastri trasportatori, contenitori, ed altre attrezzature, necessarie alla gestione dei prodotti sbarcati, facilità di pulizia e disinfezione del materiale e stato di manutenzione;
- altri fattori che possono influire sulle condizioni igienico sanitarie del prodotto sbarcato.

In casi del tutto eccezionali, dovuti ad avaria delle imbarcazioni da pesca o condizioni meteo marine particolarmente sfavorevoli per la navigazione e per l'attracco, lo sbarco del prodotto pescato può essere consentito presso altri punti di sbarco non identificati, fermo restando, da parte dell'OSA, l'obbligo di garantire la sicurezza alimentare dei PdP adottando le precauzioni del caso. In tale eventualità, il documento di trasporto di scorta del prodotto, deve recare l'indicazione reale del punto di sbarco utilizzato.

A livello locale, i controlli devono essere organizzati dal Servizio Veterinario della ASL, se del caso di concerto con altri Enti competenti, al fine di assicurare un adeguato coordinamento e cooperazione delle attività di controllo, così come previsto dal Regolamento 882/2004. A seguito delle valutazioni di carattere locale di cui sopra, e di ulteriori elementi di rischio peculiari, sono stabilite le frequenze e tipologia di controllo per ogni punto di sbarco.

Qualora, nell'ambito del controllo ufficiale, un punto di sbarco risulti in condizioni tali da non assicurare la sicurezza igienico sanitaria del pescato, il Servizio Veterinario dell'ASL può sospenderne temporaneamente l'utilizzo. Il provvedimento di sospensione, come requisito minimo, dovrà essere notificato alla Capitaneria di Porto competente per territorio, all'Ente competente ed agli operatori del settore che utilizzano abitualmente il suddetto punto di sbarco.

I Servizi Veterinari della ASL richiedono per la programmazione delle verifiche, all'Ente competente sui punti di sbarco (es. Capitaneria di Porto, Demanio Marittimo, Comune, Autorità Portuale, privato) l'elenco dei medesimi identificati dal suddetto Ente, ove esistente.

Qualora in ambito territoriale non siano ancora stati censiti i punti di sbarco utilizzati, al fine di garantire l'effettuazione dei controlli di cui al Regolamento 854/2004, Allegato III, capo I, punto 1 lettera a, l'ASL acquisisce le informazioni in merito ai punti di sbarco utilizzati tramite le informazioni notificate dall'operatore del settore primario, come precedentemente indicato.

Successivamente stila un elenco di punti di sbarco abitualmente utilizzati per una programmazione e organizzazione coordinata dei controlli sul proprio territorio di competenza, mantenendolo aggiornato al fine della trasmissione annuale alla Regione.

L'elenco dei punti di sbarco, da trasmettersi alla Regione, deve contenere le seguenti informazioni minime:

- a) ubicazione del punto di sbarco, ente competente (es. Demanio Marittimo, Comune, Autorità Portuale), eventuale ente/società di gestione;
- b) tipologia (annesso/non annesso a mercati all'ingrosso, impianti collettivi per le aste e stabilimenti riconosciuti);
- c) eventuali limiti d'uso.

Le Regioni rendono pubblico e disponibile l'elenco dei punti di sbarco designati, completato dalle informazioni ai summenzionati punti a) e b) (ubicazione e tipologia), informandone il Ministero della Salute.

Nell'ambito della programmazione dei controlli, presso i punti di sbarco, deve essere tenuto conto anche delle verifiche documentali sul prodotto sbarcato, al fine di

valutare l'identificazione dei PdP sbarcati e l'idoneità della documentazione che ne attesti la tracciabilità e ne consenta la rintracciabilità.

### **2.3. NORMATIVA REGIONE LIGURIA**

Per quanto riguarda la regione Liguria, nel Piano Regionale Integrato della Sicurezza Alimentare (PRISA) inerente il triennio 2011-2103, è presente una sezione specifica in merito al piano di controllo dei punti di sbarco (DGR Liguria n° 808/2011), nella quale si individuano alcuni obiettivi strategici in materia di sicurezza alimentare che coinvolgono la Regione Liguria e tutte le Unità Operative (UU.OO.) delle ASL competenti in materia.

All'interno del citato documento sono predisposti ed elaborati specifici strumenti che permettono di valutare preventivamente i rischi igienico-sanitari nei diversi punti di sbarco e di approdo delle unità da pesca, consentendo di classificare i diversi siti in base al rischio. Tale classificazione costituisce la base per la programmazione dei controlli ufficiali, in senso qualitativo e quantitativo.

### 3. GESTIONE IGIENICO-SANITARIA PUNTI DI SBARCO

---

Tutte le disposizioni legislative, ad ogni livello, definiscono che le caratteristiche ottimali per la corretta gestione igienico sanitaria di un punto di sbarco verificate dall'Autorità Competente sono:

- evitare qualsiasi ritardo delle operazioni del pescato;
- impedire qualsiasi contaminazione del pescato o delle attrezzature e materiali destinati a venire in contatto con il pescato;
- consentire in maniera igienica l'approvvigionamento di ghiaccio, acqua, imbarco di materiali (es. contenitori puliti) ed attrezzature (es. reti);
- mantenere separati nello spazio o nel tempo, lo scarico dei PdP e l'approvvigionamento del carburante;
- consentire l'accesso controllato dei veicoli e delle persone e/o comunque adeguatamente gestito; ove possibile, è opportuno prevedere la presenza di barriere fisiche per evitare l'accesso di persone non autorizzate, animali, ecc....;
- presenza di impianto per erogazione di acqua per le operazioni di pulizia;
- buona illuminazione per garantire sbarchi in condizioni di luce insufficiente; qualora non sia presente un impianto di illuminazione non può essere consentito lo sbarco;
- presenza di un adeguato sistema di drenaggio delle acque; in caso di opere di ripristino dei punti di sbarco o realizzazione di nuove aree la progettazione deve essere tale da impedire cross-contaminazioni;
- essere obiettivamente e ragionevolmente mantenuti liberi da odori, fumo, polvere, gas di scarico degli automezzi e altri possibili contaminanti, agenti infestanti;

In fase di valutazione si deve tenere conto di tutte le attività che vi si svolgono, ad esempio, talvolta, la banchina o il molo di sbarco del pescato sono utilizzati dalle imbarcazioni anche per le operazioni di pulizia e rimessaggio delle stesse.

Ai fini della designazione di un punto di sbarco, comunque non sono indispensabili la presenza di tettoie, se lo sbarco avviene rapidamente ed il prodotto viene immediatamente posto in ambiente protetto a temperatura idonea. Altresì non sono indispensabili punti di erogazione acqua potabile e/o energia elettrica, se le modalità di sbarco sono tali da permettere una corretta gestione; in tali contesti la ASL dovrà definire eventuali limitazioni d'uso del suddetto punto, affinché sia garantita sia l'igienicità delle operazioni sia la sicurezza del prodotto.

Per quanto riguarda l'igiene delle lavorazioni presso il punto di sbarco **non devono essere** effettuate le seguenti operazioni:

- manipolazione dei prodotti della pesca;
- incassettamento;
- aggiunta di additivi;
- trasbordo di PdP da un automezzo ad un altro;
- lo stoccaggio sulla banchina, fatto salvo la sosta temporanea, dalla fine della movimentazione del prodotto dall'imbarcazione ai mezzi di trasporto.

L'Autorità Competente può sospendere l'utilizzo di un punto di sbarco, nel caso in cui non sussistano condizioni igieniche tali da garantire la sicurezza sanitaria dei PdP.

In questo caso l'Autorità Competente notificherà la decisione, con provvedimento motivato all'Ente competente per territorio (Capitaneria di Porto, Demanio Marittimo, Comune, Autorità Portuale) e agli operatori del settore che abitualmente utilizzano il punto di sbarco sospeso.

## 4. CATEGORIZZAZIONE PUNTI DI SBARCO IN BASE ALLA NORMATIVA REGIONE LIGURIA

---

Il PRISA stabilisce che l'obiettivo principale della categorizzazione è l'ottenimento di una classificazione in base al rischio dei punti di sbarco dei prodotti della pesca in modo da:

- determinare la frequenza dei controlli sulla base di elementi predefiniti ed oggettivi;
- verificare la sussistenza dei requisiti minimi delle singole unità da pesca (pescherecci);
- controllare i siti di sbarco dei prodotti della pesca e gli operatori del settore alimentare che effettuano la produzione primaria nel settore dei prodotti della pesca con valutazione del rischio sovrapponibile, utilizzando parametri di valutazione omogenei;

Al fine di facilitare la categorizzazione di ogni singolo punto di sbarco, il PRISA (Tabella1) fornisce il metodo da utilizzare che prevede un foglio di calcolo, sul quale sono indicati:

- i 7 criteri di valutazione da prendere in considerazione, raggruppati in cinque categorie;
- le quattro classi di valutazione, con i relativi punteggi che cambiano a seconda del criterio, in base all'importanza dello stesso ed alla possibile influenza negativa sulla sicurezza dei prodotti della pesca; da sinistra verso destra, le colonne corrispondono a situazioni via via più sfavorevoli.

In base alla valutazione effettuata, ad ogni stabilimento si assegna il punteggio previsto e la relativa frequenza di controllo. (Tabella 3).



#### 4.1 CRITERI DI VALUTAZIONE

I 7 criteri di valutazione da prendere in considerazione sono raggruppati in 5 categorie:

- caratteristiche del punto di sbarco;
- imbarcazioni;
- volumi produttivi;
- trasporto;
- altre attività connesse alle operazioni di sbarco.

Ogni criterio prevede 4 classi (es. buono, discreto, scarso e insufficiente) che prevedono di assegnare un punteggio con valore fisso, che dalla situazione più favorevole a quella meno favorevole, corrisponde ai valori es. 0, 30, 60 e 100.

#### 4.2 OTTENIMENTO DEL PROFILO DI RISCHIO

Per ciascuna categoria, i punteggi assegnati ai singoli criteri devono essere sommati; il risultato di categoria così ottenuto, valore **K**, viene successivamente moltiplicato per un fattore **J** (Tabella 2), che identifica il peso della singola categoria rispetto alle altre. Le categorie più importanti (alle quali è stato assegnato un fattore J più alto), sono quelle relative alle imbarcazioni da pesca (tipologia e numero delle unità che normalmente utilizzano il punto di sbarco), e al quantitativo di prodotti sbarcati in ogni singolo punto di approdo. Un'importanza intermedia è stata assegnata alle caratteristiche del sito e alle eventuali attività di trasporto verso stabilimenti riconosciuti. Le eventuali attività connesse con le operazioni di sbarco, quali ad esempio la cessione diretta di piccoli quantitativi di prodotti della pesca al consumatore finale son state considerate di minore importanza.

La somma dei fattori J è pari ad uno, la scala dei punteggi finali risulta compresa fra 0 e 100, con il rischio del punto di sbarco che cresce all'aumentare del punteggio.

		PUNTO DI SBARCO: COMUNE DI _____ LOCALITÀ _____									Data _____			
CATEGORIA		CRITERI DI VALUTAZIONE		VALUTAZIONE							J	K	T ot.	
CARATTERISTICHE DEL PUNTO DI SBARCO	1	STRUTTURA E DOTAZIONI DEL PUNTO DI SBARCO			BUONE (0)		DISCRETE (15)		SCARSE (30)		INSUFFICIENTI (50)			
	2	CONDIZIONI GENERALI E DI MANUTENZIONE DEL PUNTO DI SBARCO			BUONE (0)		DISCRETE (15)		SCARSE (30)		INSUFFICIENTI (50)			
												0, 20		
IMBARCAZIONI	3	NUMERO DELLE IMBARCAZIONI CHE UTILIZZANO IL PUNTO DI SBARCO			FINO A 10 (0)		DA 10 A 20 (10)		DA 20 A 30 (15)		OLTRE 30 (20)			
	4	TIPOLOGIA DELLE IMBARCAZIONI			NAVI CAT. A (0)		NAVI CAT. B (20)		NAVI CAT. C (45)		NAVI CAT. D (80)			
												0, 37		
VOLUMI PRODUTTIVI	5	QUANTITA' DI PRODOTTI DELLA PESCA SBARCATI NEL PUNTO DI SBARCO (ESPRESSE IN TONN./ANNO)			< 10 TONN./ANNO (0)		DA 10 A 100 TONN./ANNO (30)		DA 100 A 1000 TONN./ANNO (60)		OLTRE 1000 TONN./ANNO (100)			
												0, 23		
TRASPORTO	6	ATTIVITA' DI TRASPORTO VERSO MERCATO ITTICO, IMPIANTO COLLETTIVO ASTE COLLETTIVE O STABILIMENTI RICONOSCIUTI			Situazione A (0)		Situazione B (30)		Situazione C (60)		Situazione D (100)			
												0, 12		
ALTRE ATTIVITÀ CONNESSE ALLE OPERAZIONI DI SBARCO	7	PRESENZA DI OPERATORI CHE EFFETTUANO LA CESSIONE DIRETTA DI PICCOLI QUANTITATIVI DI PRODOTTI DELLA PESCA AL CONSUMATORE FINALE PRESSO IL PUNTO DI SBARCO			NESSUNO (0)		DA 1 A 10 (30)		DA 10 A 30 (60)		OLTRE 30 (100)			
												0, 0 8		

**Tabella 1: Criteri di valutazione per la classificazione dei punti di sbarco.**

Categoria	Fattore J assegnato
Caratteristiche del punto di sbarco	0,20
Imbarcazioni	0,37
Volumi produttivi	0,23
Trasporto	0,12
Altre attività connesse	0,08
Totale	1,00

**Tabella 2: Fattore j assegnato alle varie categorie.**

Al termine del processo di valutazione il punteggio finale determina l'assegnazione in una delle 3 categorie di rischio individuate:

- rischio basso:  $\leq 30$ ;
- rischio medio:  $> 30 \leq 42$ ;
- rischio elevato:  $> 42$

La classificazione del rischio è associata ad una frequenza minima di controllo da parte dell'AC (Tabella 3).

Frequenze di controllo in base a rischio	
Categoria	Frequenza controllo minima
Rischio elevato (punteggio oltre 42)	Controllo semestrale
Rischio medio (punteggio tra 30 e 42)	Controllo annuale
Rischio basso (punteggio < 30)	Frequenza di controllo definita dalla ASL

**Tabella 3: Frequenze di controllo in base al rischio rilevato.**

### 4.3 LINEE GUIDA PER UNIFORMARE LE VALUTAZIONI DA PARTE DELL'AC

Al fine di uniformare le valutazioni nella raccolta dei dati per la classificazione, il PRISA prende in considerazione alcuni criteri (strutturazione e dotazioni del punto di sbarco, condizioni generali e di manutenzione del punto di sbarco e trasporto) e, fornisce alcuni esempi costituendo così le linee guida.

La Struttura e le dotazioni del punto di sbarco vengono definite di livello

#### **BUONO quando:**

- Sono presenti complete ed efficienti dotazioni impiantistiche, (pavimentazione, approvvigionamento di acqua, illuminazione, scarichi fognari, ecc.).
- La strutturazione e le dotazioni del punto di sbarco permettono di gestire correttamente l'accesso di veicoli, di persone non autorizzate e di animali, la prevenzione delle contaminazioni da fumi, polvere, odori, gas di scarico degli automezzi, e la protezione da altri possibili contaminanti.
- La banchina e il molo consentono di eseguire le operazioni di sbarco e le attività connesse nel pieno rispetto delle buone prassi igieniche (compreso la corretta separazione nel tempo e nello spazio delle operazioni di scarico dei prodotti della pesca e dell'approvvigionamento di carburante e l'esecuzione delle operazioni di pulizia e rimessaggio delle imbarcazioni).
- Sono disponibili adeguate attrezzature alla gestione dei prodotti sbarcati (ad es. carrelli, nastri trasportatori, contenitori ecc.) facili da pulire e disinfettare e costruiti in materiali di facile manutenzione.
- La fornitura di ghiaccio e materiali d'imballo è adeguata.

**DISCRETO quando:**

- La strutturazione e le dotazioni del punto di sbarco permettono di gestire solo in maniera parziale l'accesso di veicoli, di persone non autorizzate e di animali.
- Le dotazioni impiantistiche, (pavimentazione, approvvigionamento di acqua, illuminazione, scarichi fognari, ecc.) sono buone.
- La strutturazione e le dotazioni del punto di sbarco garantiscono la prevenzione delle contaminazioni ambientali e microclimatiche in modo limitato, senza compromettere la sicurezza dei prodotti.
- Il punto di sbarco è conformato in modo tale da consentire un buon rispetto delle corrette pratiche igieniche nel corso delle operazioni di sbarco e delle attività connesse. In particolare è possibile separare nel tempo e nello spazio lo scarico dei prodotti della pesca e l'approvvigionamento di carburante.
- Sono disponibili le fondamentali attrezzature necessarie alla gestione di prodotti della pesca sbarcati, facili da pulire, da disinfettare e da mantenere.
- La fornitura di ghiaccio e materiali di imballo non è sempre adeguata.

**SCARSO quando:**

- La collocazione, la strutturazione e le dotazioni del punto di sbarco permettono di gestire in modo appena sufficiente le potenziali fonti di contaminazioni dei prodotti della pesca, quali fumi, polveri ed altri contaminanti ambientali, ma non sono adeguate a garantire il controllo sull'accesso di veicoli, di persone non autorizzate e di animali.
- Le caratteristiche della banchina o del molo non sono del tutto idonee a garantire il rispetto delle buone prassi igieniche.

- Ampiezza e disposizione del sito di sbarco inadeguate in rapporto alla tipologia delle imbarcazioni, dei sistemi di pesca e delle entità di produzione, ma senza effetti negativi sulla sicurezza dei prodotti.
- La disponibilità di attrezzature, necessarie alla gestione dei prodotti sbarcati è limitata o non è sempre sufficiente.
- Le dotazioni impiantistiche, (pavimentazione, approvvigionamento di acqua, illuminazione, scarichi fognari, ecc.) sono parzialmente presenti o non del tutto funzionali ed efficienti.
- La fornitura di ghiaccio e materiali di imballo è discontinua ed appena sufficiente.

**INSUFFICIENTI quando:**

- Le caratteristiche del punto di sbarco non consentono il rispetto delle buone pratiche igieniche durante lo sbarco e le operazioni connesse.
- Ampiezza e disposizione del sito di sbarco inadeguate in rapporto alla tipologia delle imbarcazioni, dei sistemi di pesca e delle entità di produzione, con potenziali effetti negativi sulla sicurezza dei prodotti della pesca sbarcati.
- La collocazione, la strutturazione e le dotazioni del punto di sbarco non permettono alcuna forma di prevenzione da eventuali fonti di contaminazione.
- L'accesso di veicoli, persone non autorizzate o di animali non è gestito.
- Le attrezzature necessarie alla gestione dei prodotti sbarcati sono presenti in numero insufficiente e/o inadeguate dal punto di vista igienico.
- La fornitura di ghiaccio e materiali di imballo è del tutto assente.
- Le dotazioni impiantistiche, (pavimentazione, approvvigionamento di acqua, illuminazione, scarichi fognari, ecc.) sono assenti o gravemente carenti.

Per quanto riguarda le condizioni generali di manutenzione del punto di sbarco, esse sono considerate:

**BUONE quando:**

- Punto di sbarco in buone condizioni di manutenzione e di igiene.
- Nessuna mancanza, carenze minori non significative o piccoli inconvenienti che non hanno influenze sulla sicurezza dei prodotti della pesca.

**DISCRETE quando:**

- Carenze minori, presenti in numero limitato, che non incidono sulle condizioni igieniche globali del punto di sbarco e che non hanno effetti potenziali sulla salubrità dei prodotti sbarcati.
- Carenze manutentive e di pulizia risolvibili con interventi non complessi ed entro tempi brevi.

**SCARSE quando:**

- Numerose carenze minori.
- Condizioni di pulizia e di manutenzione che comunque non si riflettono sulla salubrità dei prodotti sbarcati.

**INSUFFICIENTI quando**

- Condizioni igieniche e manutentive inadeguate con possibilità di contaminazione diretta del prodotto.
- Condizioni di pulizia inadeguate in aree del punto di sbarco ove che possono essere causa di contaminazione del prodotto ittico.

Le imbarcazioni/navi/pescherecci sono classificate in diverse categorie a seconda delle dimensioni e delle classi navigazione, nello specifico:

### **Categoria A**

- Navi che per idoneità alla navigazione litoranea e per dotazione di attrezzi sono atte alla “Pesca costiera locale” (entro 6/12 miglia dalla costa).

### **Categoria B**

- Navi che per idoneità alla navigazione costiera e per dotazione di attrezzi da pesca, sono atte “Pesca costiera ravvicinata” (entro 20/40 miglia dalla costa).
- Navi destinate ad impianti da pesca.

### **Categoria C**

- Navi destinate alla conservazione o trasferimento e di trasporto dei prodotti della pesca (rimorchiatori, navi da trasbordo, ecc.).
- Navi progettate per la conservazione dei prodotti della pesca freschi per oltre 20 ore (navi che dispongono di dotazioni per la conservazione allo stato di refrigerazione dei prodotti della pesca).

### **Categoria D**

- Navi frigorifero (navi che dispongono di attrezzature per congelare e per il magazzinaggio dei prodotti della pesca congelati).
- Navi officina che dispongono di attrezzature per la preparazione, la trasformazione e lo stoccaggio dei prodotti della pesca finiti.
- Navi che, per idoneità alla navigazione, per dotazione di apparati per la congelazione, trasformazione dei prodotti della pesca sono atte alla “Pesca oceanica” (oltre gli stretti).
- Navi che, per idoneità alla navigazione e per sistemi per la refrigerazione o la congelazione dei prodotti della pesca sono atte alla “Pesca mediterranea/altura” (Mar Mediterraneo).

In base al primo trasporto dallo sbarco le diverse situazioni individuabili sono:



### **Situazione A**

Punto di sbarco annesso a Mercato ittico, impianto collettivo per le aste o stabilimento riconosciuto.

Prodotti della pesca venduti interamente presso il punto di sbarco.

Situazioni in cui comunque non si effettuano attività di trasporto dal punto di sbarco.

### **Situazione B**

Piccoli quantitativi di prodotti della pesca sbarcati sono trasportati dal punto di sbarco a Mercato ittico, impianto collettivo per le aste o stabilimento riconosciuto;

La maggior parte è ceduta direttamente al consumatore finale presso il punto di sbarco stesso. o trasportati ad esercizi di vendita al dettaglio o di ristorazione nell'ambito della provincia o delle provincie limitrofe.

### **Situazione C**

La maggior parte dei prodotti della pesca sbarcati sono trasportati dal punto di sbarco a Mercato ittico, impianto collettivo per le aste o stabilimento riconosciuto.

Piccoli quantitativi sono ceduti direttamente al consumatore finale presso il punto di sbarco stesso o trasportati ad esercizi di vendita al dettaglio o di ristorazione nell'ambito provincia o delle provincie limitrofe.

### **Situazione D**

Punto di sbarco non annesso a Mercato Ittico, impianto collettivo per le aste o stabilimento riconosciuto.

Tutto il prodotto sbarcato è oggetto di attività di trasporto dal punto di sbarco

#### **a) Modalità di esecuzione dei controlli**

Al fine di prevenire ad una efficace categorizzazione del rischio dei punti di sbarco è necessario che la verifica e la valutazione di ogni punto di sbarco sia basata su elementi oggettivi. In particolare i controlli avvengono rispettando le seguenti fasi:

- esame della documentazione relativa ai volumi di prodotti della pesca sbarcati, numero dei pescherecci che normalmente utilizzano il sito per lo sbarco dei prodotti della pesca, tipologia dei sistemi di pesca adottati dalle singole unità da pesca, tipologia dei prodotti della pesca sbarcati, (acquisendo tale documentazione dalle Capitaneria di Porto locali);
- effettuazione di un sopralluogo nel sito (molo, banchina, area destinata, ecc.);
- valutazione dei risultati e l'attribuzione di un profilo di rischio per ogni singolo punto di sbarco.

A questo proposito, è stata stilata un'apposita check-list denominata “**Lista di riscontro per la verifica delle modalità di sbarco**” (Allegato C), da utilizzarsi durante l'effettuazione dei sopralluoghi presso i punti di sbarco.

#### b) Flusso informativo

Le AASSLL documentano al Settore Prevenzione, Sanità Pubblica, Fasce Deboli, Sicurezza Alimentare e Sanità Animale della Regione Liguria, tutte le attività di controllo effettuate entro il 28 febbraio di ogni anno (Tabella 4).

Controlli punti di sbarco										
ANNO:										
Punto di sbarco (località e indirizzo)	N° Unità di pesca	Tipologia di pesca	Tipo abilitazioni alla navigazione unità di pesca	Volumi medi annuali sbarcati (Kg/anno)	Principali specie ittiche	Categoria di rischio assegnata	N° ispezioni	NC rilevate	N° prescrizioni	N° Sanzioni

**Tabella 4: Flusso informativo controllo punti di sbarco**

Recentemente, nella Regione Liguria è stata approvata la Deliberazione della Giunta Regionale n° 1512 del 29/12/2015, che recepisce l'Accordo Stato Regioni in materia di igiene dei prodotti della pesca, nella quale si ribadisce quanto già stabilito nella Nota del Ministero della Salute del 2010 introducendo però delle guide specifiche e

distinte per gli OSA e per l'AC (Recepimento Accordo SR "Linee guida in materia" rep. Atti 195/CRS del 05/11/2015).

Per quanto riguarda la guida per gli OSA, si ribadisce che il punto di sbarco deve soddisfare tutte le caratteristiche igienico sanitarie previste dalle disposizioni legislative comunitarie e nazionali. Le operazioni di sbarco devono essere effettuate il più rapidamente possibile e i PdP devono essere prontamente posti in ambiente protetto ed a temperatura idonea.

In caso di pesca in acque interne i punti di sbarco abituali andranno comunque segnalati all'atto della registrazione, anche se identificabili ad es. con un semplice punto di attracco della barca. In tale caso, deve essere effettuato un trasbordo rapido in contenitori idonei per il trasferimento del pescato ad un mercato all'ingrosso o ad una sala d'asta o al 1° stabilimento riconosciuto CE, tramite idonei automezzi.

Considerata la peculiarità delle imbarcazioni che possono essere registrate presso ASL diverse da quelle in cui normalmente viene svolta l'attività di pesca, occorre che i controlli ufficiali siano garantiti dalle ASL territorialmente competenti per l'area in cui le imbarcazioni operano.

Al momento della registrazione dell'imbarcazione, qualora i punti di sbarco indicati dall'OSA siano in ambiti territoriali diversi all'ASL registrante, sarà cura dello stesso OSA informarne la ASL presso cui l'imbarcazione svolge di norma la propria attività.

Inoltre, con la collaborazione delle Capitanerie di Porto è possibile acquisire informazioni sulle imbarcazioni che utilizzano i punti di sbarco nel territorio di propria competenza. Nella fattispecie, qualora siano rilevate gravi non conformità comportanti la revoca/sospensione dell'attività, la ASL che ha effettuato

L'accertamento provvede ad informare la ASL presso la quale l'imbarcazione è stata registrata per l'adozione dei conseguenti provvedimenti amministrativi.

Nei casi in cui, invece, si rilevino non conformità per le quali sia prevista l'applicazione di sanzioni amministrative pecuniarie queste sono erogate dalla ASL territorialmente competente del luogo in cui è stata commessa la violazione.

A seguito delle valutazioni di cui sopra, e di ulteriori elementi di rischio valutati in relazione alle sue peculiarità, saranno stabilite frequenze e tipologia di controllo per ogni singolo punto di sbarco.

Gli elementi di rischio che caratterizzano i punti di sbarco sono:

- quantitativo e tipologia del prodotto sbarcato;
- sistema di pesca adottato;
- numero e tipologia d'imbarcazione;
- mercati o aste annessi/connessi;
- stagionalità (temperatura ambientale e specie ittica);
- prassi igieniche adottate dagli operatori del settore della produzione primaria;
- dati precedenti relativi alla conformità degli operatori e della gestione del punto di sbarco;
- altri fattori che possono influire sulle condizioni igienico sanitarie del prodotto sbarcato.

L'Autorità Competente mantiene aggiornato l'elenco dei punti di sbarco presenti sul territorio di propria competenza, sui quali deve espletare i suddetti controlli e trasmette alla regione tale elenco dei punti di sbarco con le seguenti informazioni minime:

- ubicazione del punto di sbarco, ente competente (Capitaneria di Porto, Demanio Marittimo, Comune, Autorità Portuale), eventuale ente/società di gestione;

- tipologia: annesso/non annesso a mercati all'ingrosso o a impianti collettivi per le aste;
- eventuali limitazioni d'uso.

## 5. SCOPO

---

Il presente lavoro ha avuto l'obiettivo di effettuare la valutazione del rischio presso i punti di sbarco presenti sul territorio spezzino nel triennio 2013-2015, in funzione di quanto stabilito dalla DGR n° 688 del 14/06/2013. In seguito alle ispezioni condotte è stata effettuata la categorizzazione dei punti di sbarco al fine di organizzare i successivi controlli routinari secondo criteri di efficacia ed efficienza, così come normato a livello comunitario, nazionale e regionale.

## 6. MATERIALI E METODI

Al fine di avere un censimento aggiornato, la Capitaneria di Porto nel 2012, su richiesta dell'ASL 5 Spezzino, ha fornito l'elenco dei punti di sbarco presenti nel territorio di competenza (Tabella 5).

COMUNE	PUNTO DI ORMEGGIO	ENTE COMPETENTE	TIPOLOGIA DI PESCA
LEVANTO	VALLESANTA PORTICCIOLO LA PIETRA	UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI LEVANTO	ATTREZZI DA POSTA PALANGARI E RETI A CIRCUZIONE
MONTEROSSO	PORTICCIOLO	UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI LEVANTO	ATTREZZI DA POSTA PALANGARI E RETI A CIRCUZIONE
VERNAZZA	PORTICCIOLO	UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI LEVANTO	ATTREZZI DA POSTA PALANGARI E RETI A CIRCUZIONE
MANAROLA	PORTICCIOLO	UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI LEVANTO	ATTREZZI DA POSTA PALANGARI E RETI A CIRCUZIONE
FRAMURA	PORTICCIOLO	UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI LEVANTO	ATTREZZI DA POSTA PALANGARI E RETI A CIRCUZIONE
PORTOVENERE	CALATA MOLO DORIA – ISOLA PALMARIA	UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI PORTOVENERE	ATTREZZI DA POSTA PALANGARI E NASSE RETI A STRASCICO
LE GRAZIE	BAIA PONTILE NUOVO	UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI PORTOVENERE	ATTREZZI DA POSTA PALANGARI E RETI A CIRCUZIONE
FEZZANO	SCALO ALLAGGIO	UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI PORTOVENERE	ATTREZZI DA POSTA PALANGARI E RETI A CIRCUZIONE MITILCULTURA
CADIMARE	MARINA LATO ARSENALE M.M.	CAPITANERIA DI PORTO DI LA SPEZIA	ATTREZZI DA POSTA PALANGARI E RETI A CIRCUZIONE MITILCULTURA E RETI A STRASCICO
LA SPEZIA	BANCHINA REVEL MOLO PAGLIARI	CAPITANERIA DI PORTO DI LA SPEZIA	RETI A CIRCUZIONE E RETI A STRASCICO
CANALETTO	PONTILI MITILCULTORI	CAPITANERIA DI PORTO DI LA SPEZIA	MITILCULTURA
SAN TERENCE	MOLO	UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI LERICI	ATTREZZI DA POSTA PALANGARI E NASSE
LERICI	MOLO CALATA MAZZINI	UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI LERICI	ATTREZZI DA POSTA PALANGARI E NASSE E RETI A STRASCICO
AMEGLIA	VIA PISANELLO LA TORRETTA	UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI FOCE DEL MAGRA	RETI A STRASCICO
BOCCA DI MAGRA	PORTICCIOLO	UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI FOCE DEL MAGRA	ATTREZZI DA POSTA PALANGARI E RETI A CIRCUZIONE
FIUMARETTA	BANCHINA DI VIA DEL PILOTA	UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI FOCE DEL MAGRA	ATTREZZI DA POSTA PALANGARI E RETI A CIRCUZIONE

Tabella 5: Anagrafica dei punti di sbarco fornita dalla Capitaneria di Porto nell'anno 2012.

Nel triennio 2013-2015 sono stati effettuati i controlli presso i punti di sbarco attivi nel territorio di competenza dell'ASL 5 Spezzino, utilizzando la *check-list* proposta nel PRISA 2011-2013 (Allegato C) (Figura 1).

In particolare si è provveduto a:

- verificare la sussistenza dei requisiti strutturali minimi delle banchine, dei moli, delle altre aree, strutture ed attrezzature dei singoli punti sbarco;
- verificare le condizioni igieniche dello sbarco e della prima vendita dei prodotti della pesca;
- verificare i pertinenti requisiti delle navi/imbarcazioni previsti dal Regolamento CE 852/2004, Allegato I e dal Regolamento CE 853/2004, Allegato III, Sezione VIII;
- verificare la corretta gestione delle aree e delle attrezzature presenti nel punto di sbarco;
- identificare punti di sbarco mantenuti in condizioni igieniche non sufficienti a garantire la sicurezza del prodotto sbarcato, al fine dell'adozione di eventuali provvedimenti di limitazione d'uso o di sospensione con conseguente comunicazione alla Capitaneria competente per territorio, all'Ente gestore ed agli Operatori del Settore Alimentare che usufruiscono del sito;

Nell'ambito dei controlli, presso i punti di sbarco, si è tenuto conto anche delle verifiche documentali sul prodotto sbarcato al fine di valutare l'identificazione dei PdP sbarcati e l'idoneità della documentazione attestante la loro tracciabilità e rintracciabilità.

A seguito delle suddette verifiche sono stati calcolati i punteggi, stabilite le frequenze e la tipologia di controllo per ogni punto di sbarco (vedi Capitolo 4).



## Allegato C

### LISTA DI RISCONTRO PER LA VERIFICA DELLE MODALITÀ DI SBARCO (Reg. (CE) 854/2004, Allegato III, capo I, punto 1., lettera a))

DIPARTIMENTO DI PREVENZIONE

ASL N. \_\_\_\_\_

ADDETTI AL CONTROLLO UFFICIALE: \_\_\_\_\_

A – anagrafica punto di sbarco				
<b>Sede</b>	Comune		Località	
<b>Ente competente</b>	<input type="checkbox"/> Demanio <input type="checkbox"/> Comune <input type="checkbox"/> Autorità portuale <input type="checkbox"/> Ente/società di gestione <input type="checkbox"/> Privato			
<b>Tipologia:</b>	<input type="checkbox"/> Annesso a mercato all'ingrosso ed impianti collettivi per le aste <input type="checkbox"/> Non annesso a mercato all'ingrosso ed impianti collettivi per le aste			
<b>Limitazioni d'uso (eventuali)</b>				
<b>Volume produttivo medio (tonn./anno)</b>	_____	<b>Prodotti della pesca sbarcati (specie rappresentative)</b>	• ..... • ..... • ..... • .....	
<b>Unità di pesca</b>	entro 3 miglia		entro 6 miglia	
	n. _____		n. _____	
<b>Tipologia di pesca</b>	<input type="checkbox"/> Arpione <input type="checkbox"/> Lenze <input type="checkbox"/> Circuizione <input type="checkbox"/> Ferrettare <input type="checkbox"/> Palangari <input type="checkbox"/> Reti da posta <input type="checkbox"/> Sciabica <input type="checkbox"/> Strascico <input type="checkbox"/> costiera locale <input type="checkbox"/> costiera ravvicinata			
<b>Operazioni di sbarco</b>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> solo in orario diurno <input type="checkbox"/> in orario diurno e notturno			
<b>Vendita diretta sul posto</b>	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO			

<b>B - requisiti strutturali punto di sbarco</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>N.A.</b>	<b>Osservazioni</b>
L'area di sbarco è concepita in modo tale da evitare il ristagno di acqua, fango o di materiale organico				
Esiste una pavimentazione (banchina, scivolo, piattaforma o altro) costruita in materiale facile da pulire				
Esistono impianti adeguati per l'erogazione di acqua pulita per le operazioni di pulizia				
Esiste un adeguato sistema di drenaggio delle acque reflue				
Esistono impianti di illuminazione adeguati per lo sbarco eventuale in ore notturne				
È previsto un sistema igienicamente adeguato di approvvigionamento del ghiaccio				
Le attrezzature impiegate (contenitori, carrelli...) sono costruite con materiale facile da pulire e disinfettare				
L'accesso di veicoli e persone è controllato o adeguatamente gestito				
Sono previsti sistemi per impedire l'accesso incontrollato degli animali				
Sono previsti adeguati sistemi di raccolta e rimozione dei rifiuti alimentari, dei sottoprodotti non commestibili e di altri scarti				
I contenitori destinati ai sottoprodotti e ad altri scarti sono chiudibili e facilmente pulibili.				
<b>C - requisiti funzionali modalità di sbarco</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>N.A.</b>	<b>Osservazioni</b>
Le attrezzature impiegate sono tenute in buone condizioni di manutenzione e di pulizia.				
Le aree destinate allo sbarco sono, per quanto possibile, mantenute libere da fumo, polvere, gas di scarico e altre possibili fonti di contaminazione.				
Le operazioni di sbarco vengono svolte senza indebito ritardo				
Le operazioni di sbarco dei prodotti della pesca e quelle di approvvigionamento del carburante sono adeguatamente mantenute separate				
In caso di vendita diretta sul posto, durante l'esposizione i prodotti della pesca sono conservati sottoghiaccio o mantenuti a temperatura prossima a quella di fusione del ghiaccio				
In caso di vendita diretta sul posto le attrezzature di esposizione sono in materiale idoneo, suscettibile di facile pulizia e disinfezione				
In caso di vendita diretta sul posto le attrezzature di esposizione consentono un'adeguata protezione dalla contaminazione				
In caso di vendita diretta sul posto esiste un approvvigionamento di acqua potabile ed esistono installazioni adeguate per il lavaggio e la sanificazione delle mani degli operatori				
<b>D - trasporto e rintracciabilità</b>	<b>SI</b>	<b>NO</b>	<b>N.A.</b>	<b>Osservazioni</b>
Il trasporto verso gli stabilimenti a terra è effettuato con contenitori o automezzi idonei				
All'atto del carico i prodotti sono conservati sottoghiaccio				
Per i prodotti che non possono essere trasportati sottoghiaccio i requisiti di temperatura per lo stoccaggio ed il trasporto sono comunque rispettati				
Tra il punto di sbarco ed il primo stabilimento di destinazione non sono effettuate operazioni di trasbordo tra automezzi diversi				
I documenti di rintracciabilità accompagnano il prodotto fino a destinazione				
I documenti di rintracciabilità contengono almeno le indicazioni minime di cui alla nota MINSAL DGSAN 0025442-P del 10 agosto 2010				
I contenitori ed i documenti di accompagnamento dei prodotti della pesca non recano il marchio di identificazione di uno stabilimento riconosciuto				
Copia dei documenti di rintracciabilità sono conservati dall'OSA per almeno tre mesi				

<b>Imprese di pesca controllate</b>	
Ragione sociale	
<b>Unità di pesca controllate</b>	
Codice DIA	

<b>NOTE:</b> ..... ..... .....
---

<b>GIUDIZIO:</b> Sulla base di quanto emerso dalla visita ispettiva di cui sopra ed in relazione esclusivamente al campo del controllo si esprime il seguente giudizio complessivo: <input type="checkbox"/> conforme <input type="checkbox"/> parzialmente conforme <input type="checkbox"/> non conforme <b>PRESCRIZIONI:</b> NO <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> (notificate con separata nota SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
--

IL/I VERBALIZZANTE/I

Figura 1 : Check-list utilizzata ai fini della categorizzazione del rischio dei punti di sbarco.

## 7. RISULTATI E DISCUSSIONI

Nella lista fornita dalla Capitaneria di Porto all'ASL 5 Spezzino, erano presenti n° 16 punti di sbarco, ma durante i sopralluoghi effettuati ne risultavano in attività soltanto 14.

Durante le ispezioni dei punti di sbarco effettuate per la categorizzazione del rischio, sono state utilizzate le check-list dell'allegato C (Figura 1) e sono state valutate le tre sezioni che riguardavano:

**B**-requisiti strutturali punti di sbarco;

**C**-requisiti funzionali modalità di sbarco;

**D**-trasporto e rintracciabilità;

valutando se erano conformi, non conformi, non attinenti, non verificati e annotando eventuali osservazioni.

Quando nei risultati è presente la voce non attinente e/o non verificato significa che il requisito richiesto non è necessario per il corretto svolgimento delle operazioni che sono effettuate in quel punto di sbarco specifico, o se necessario non è stato possibile verificarlo in quanto non effettuato al momento dell'ispezione.

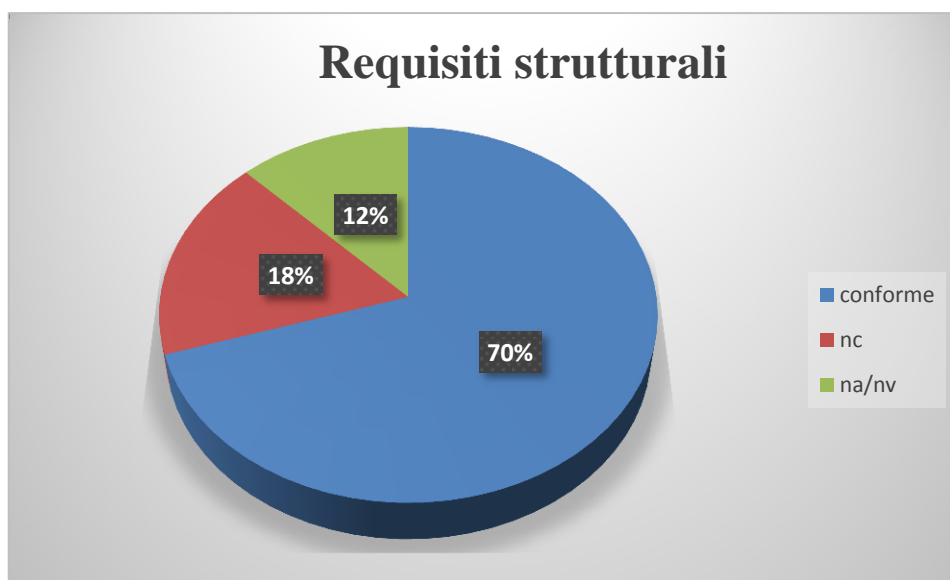
L'ispezione dei punti di sbarco è proseguita utilizzando la scheda del PRISA descritta nel capitolo 4 (Tabella 1), per mezzo della quale è stato possibile assegnare a ciascuno di essi un punteggio. Alle varie categorie prese in considerazione dalla sopracitata scheda non sono assegnati punteggi omogenei, questo perché alcune caratteristiche dei punti di sbarco sono ritenute più rilevanti rispetto ad altre. Le categorie che ricevono un punteggio più alto sono quelle relative alle imbarcazioni da pesca (tipologia e numero delle unità che normalmente utilizzano il punto di sbarco) e al quantitativo dei prodotti sbarcati in ogni singolo punto di approdo. Importanza intermedia e, di conseguenza un punteggio inferiore, è stata assegnata

alle caratteristiche del sito e alle eventuali attività di trasporto verso stabilimenti riconosciuti e infine, di minore importanza sono state classificate le eventuali attività connesse con le operazioni di sbarco, quali ad esempio la cessione diretta di piccoli quantitativi di prodotti della pesca al consumatore finale effettuata presso il punto di sbarco. Infine, come descritto nei capitoli precedenti (Tabella 2), il valore ottenuto è stato moltiplicato per un fattore di correzione J, in modo che la scala dei punteggi risultasse compresa tra 0 e 100, con il rischio del punto di sbarco che cresce all'aumentare del punteggio.

## 7.1 REQUISITI STRUTTURALI

Durante la prima fase dei controlli è stata valutata la struttura dell'area di sbarco, la presenza di zone con ristagno di acqua, fango o di materiale organico, la possibilità di sanificare la pavimentazione (banchina, scivolo, piattaforma o altro) e le attrezzature impiegate (contenitori, carrelli...), la presenza di impianti per l'erogazione di acqua pulita per le operazioni di pulizia, l'adeguato sistema di drenaggio delle acque reflue, la presenza di impianti di illuminazione, la metodica di approvvigionamento del ghiaccio, l'adeguata gestione e il controllo dell'accesso di veicoli e persone, la presenza di sistemi per impedire l'accesso incontrollato degli animali, la struttura e la sanificazione dei sistemi di raccolta e rimozione dei rifiuti alimentari, dei sottoprodotti non commestibili e di altri scarti.

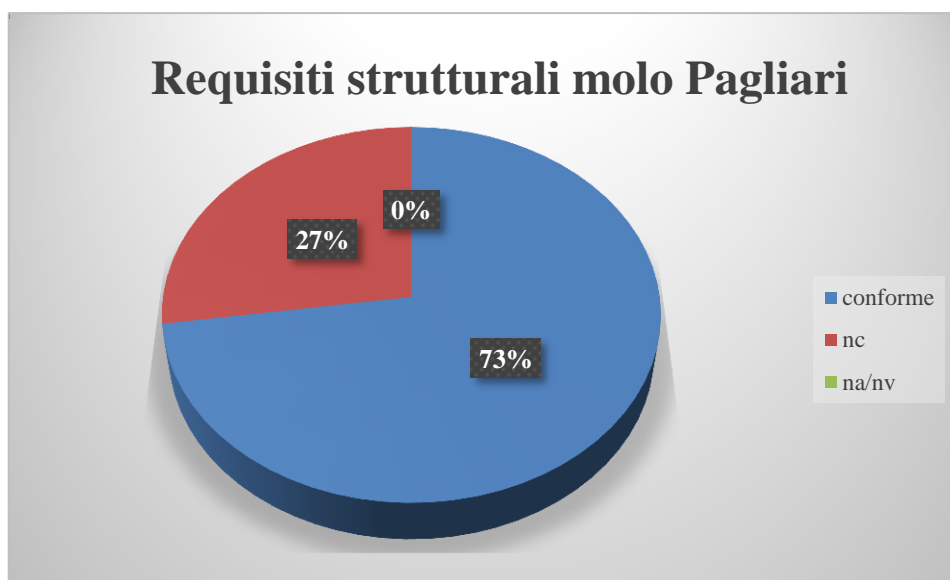
Solo il 18% (Grafico 1) delle strutture ispezionate risultava non conforme in merito ai requisiti strutturali, a causa della carenza di sistemi per impedire l'accesso incontrollato degli animali, persone e veicoli alle zone di sbarco.



**Grafico 1: Requisiti strutturali relativi i punti di sbarco ispezionati**

Proseguiamo, analizzando, nello specifico le criticità e peculiarità dei punti di sbarco che hanno presentato maggiori criticità, e che al termine della categorizzazione hanno presentato un rischio maggiore e precisamente: molo Pagliari; molo Lerici; banchina Revel; molo Monterosso; molo Cadimare; e che per questo l’Autorità Competente ha deciso debbano essere ispezionati con una frequenza maggiore.

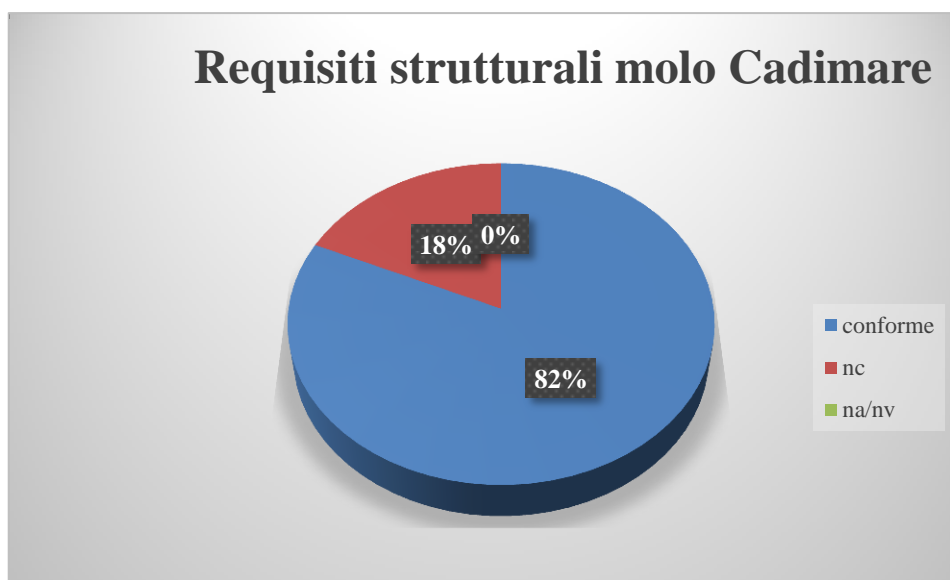
In particolare, nel molo Pagliari (Grafico 2), al momento non attivo, sono state rilevate criticità relative alla presenza di ristagno di acqua nell’area di sbarco e la carenza di adeguati contenitori per la raccolta e la rimozione dei rifiuti alimentari, dei sottoprodotti non commestibili e di altri scarti.



**Grafico 2: Requisiti strutturali molo Pagliari**

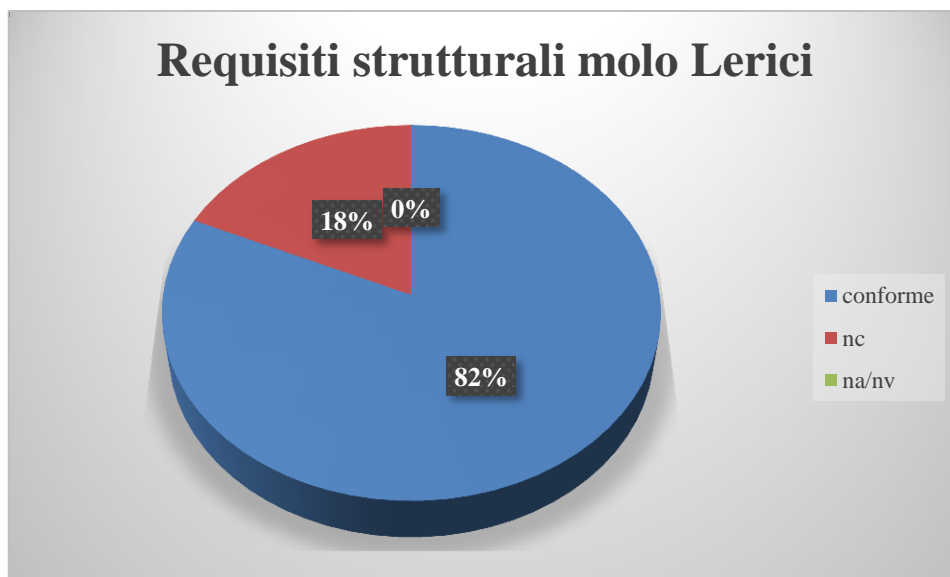
Il molo Cadimare, (Grafico 3) con un punteggio di categorizzazione di 23,3, non superando il valore di 30, limite minimo per classificarlo a rischio medio e quindi da controllare annualmente, ma avvicinandovisi più di tutti gli altri punti di sbarco a questo valore, ha fatto sì che l'Autorità Competente decidesse di doverlo ispezionare ogni due anni. Infatti, questo punto di sbarco, presentava un adeguato concepimento strutturale, ma i sistemi per la raccolta dei rifiuti alimentari e dei sottoprodotti, sebbene presenti non risultano chiudibili e facilmente pulibili. Inoltre, non erano presenti adeguati sistemi per impedire l'accesso incontrollato degli animali, criticità, quest'ultima, diffusa e riscontrabile in tutti gli altri punti di sbarco ispezionati.





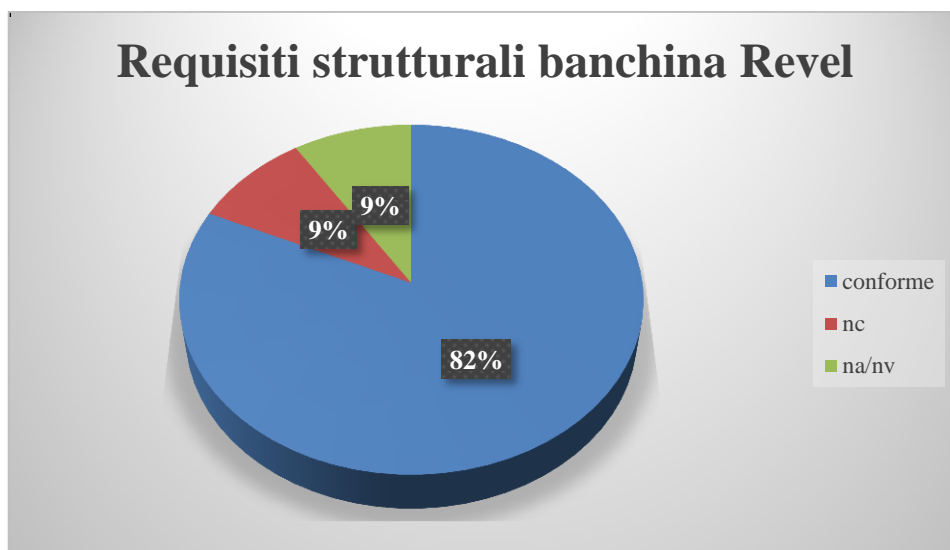
**Grafico 3: Requisiti molo Cadimare**

Al molo Lerici (Grafico 4), oltre a quanto sopraesposto, l'accesso di veicoli e persone non risultava controllato o adeguatamente gestito, questo tipo di criticità è rilevabile anche ai punti di sbarco Le Grazie, Portovenere e Manarola.



**Grafico 4: Requisiti strutturali molo Lerici**

Anche alla banchina Revel (Grafico 5) manca la possibilità per impedire l'accesso incontrollato degli animali. Tale requisito è però stato considerato non rilevante in quanto i PdP vengono tutti sbarcati e immediatamente trasportati verso il mercato.



**Grafico 5: Requisiti strutturali banchina Revel**

Nel punto di sbarco di Monterosso (Grafico 6), coincidente con il porticciolo, il 27% delle non conformità è dovuto all'impossibilità di impedire l'accesso a veicoli e persone compreso gli animali in quanto utilizzato normalmente anche per le imbarcazioni da diporto.



**Grafico 6: Requisiti strutturali molo Monterosso**

## 7.2 REQUISITI FUNZIONALI E MODALITÀ DI SBARCO

Tra i requisiti funzionali delle modalità di sbarco sono state prese in considerazione la manutenzione e la pulizia delle attrezzature e delle aree destinate allo sbarco, oltre alla tempistica delle operazioni di sbarco e alla separazione temporale e/o funzionale con l'approvvigionamento di carburante. In caso di vendita diretta sul posto, si è inoltre valutato, la corretta conservazione dei prodotti della pesca, il materiale e la struttura delle attrezzature di esposizione e l'adeguato approvvigionamento di acqua potabile per la sanificazione e lavaggio delle mani degli operatori. In merito a questa sezione solo il 2% presentava non conformità relative all'assenza di un adeguato sistema di approvvigionamento di acqua potabile e installazioni per il corretto lavaggio delle mani degli operatori (Grafico 7). Nel 37% dei casi gli aspetti descritti nella sezione non risultavano applicabili perché la vendita del PdP veniva effettuata direttamente dall'imbarcazione.

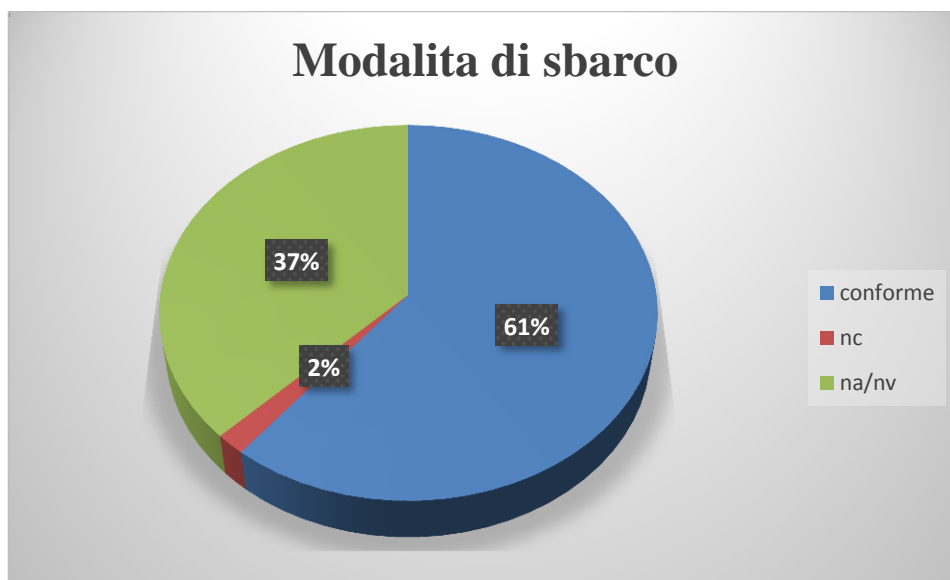


Grafico 7: Modalità di sbarco dei punti di sbarco ispezionati

Nello specifico, nel molo Pagliari (Grafico 8), nel molo Cadimare (Grafico 9) e nel molo Monterosso (Grafico 10) il 50% dei requisiti richiesti risultava non attinente, e quindi non valutabile, perché la maggior parte del pescato viene trasportato direttamente al mercato ittico e per questo motivo la vendita diretta non risulta rilevante.

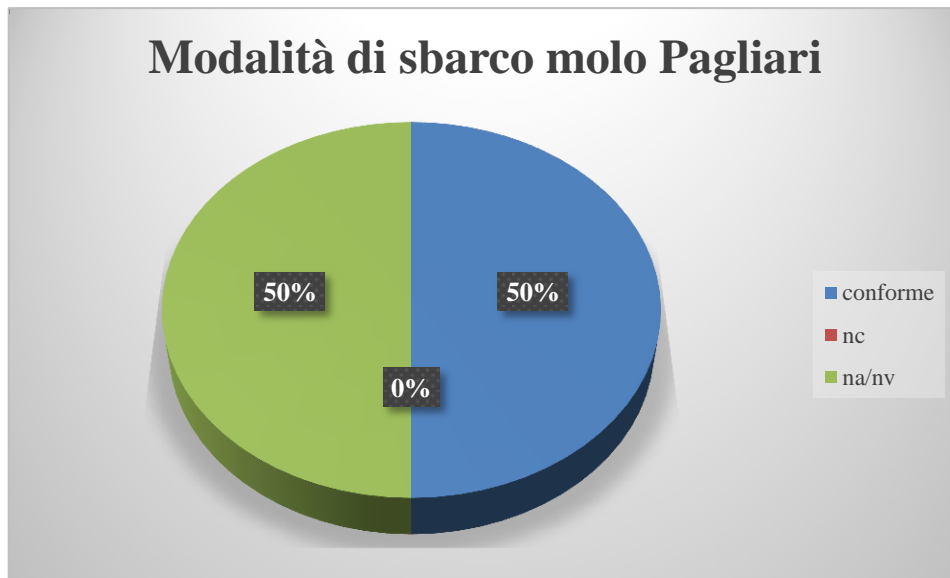


Grafico 8: Modalità di sbarco molo Pagliari

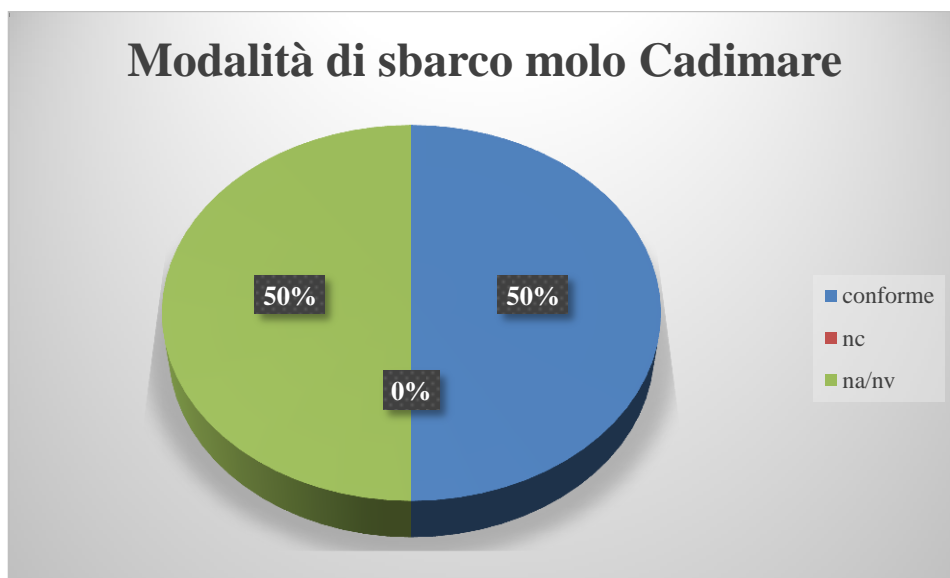
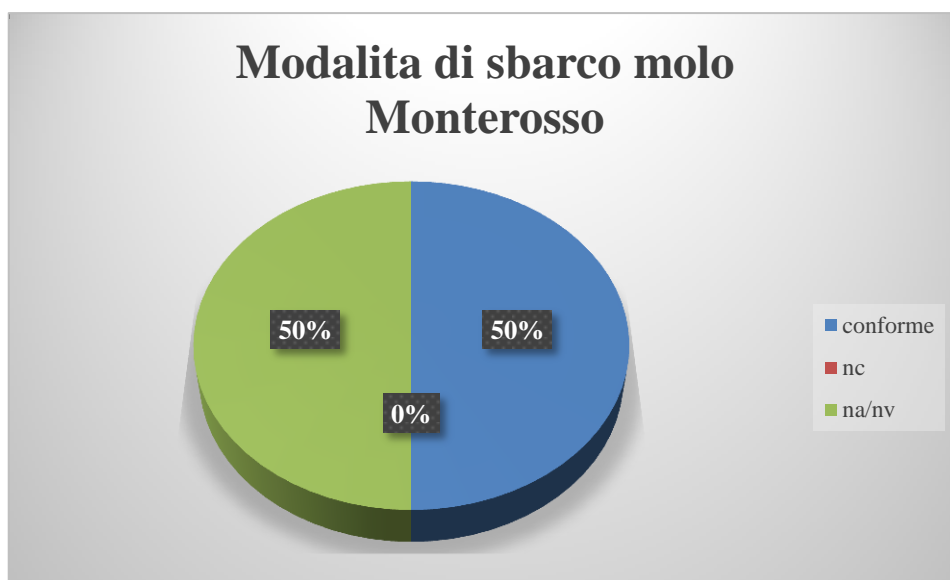
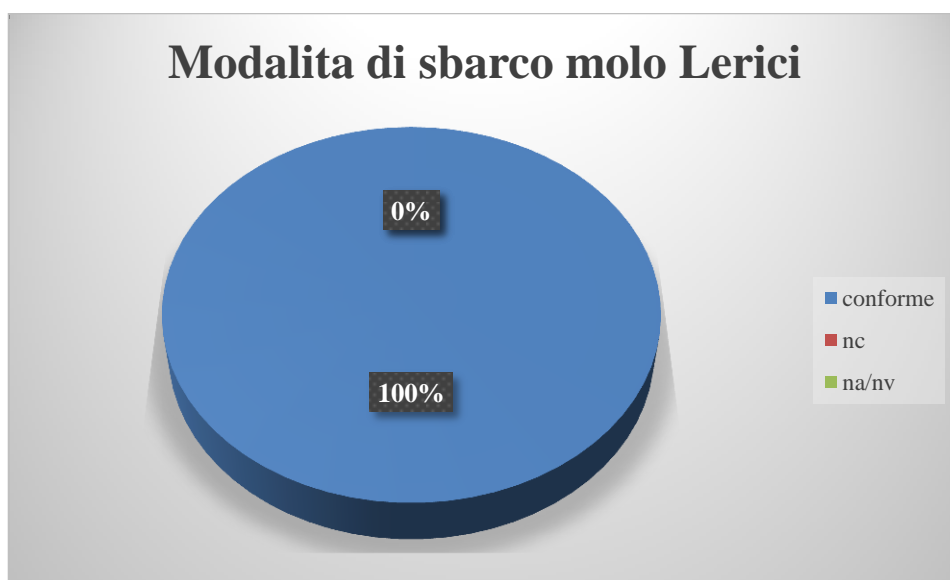


Grafico 9: Modalità di sbarco molo Cadimare



**Grafico 10: Modalità di sbarco molo Monterosso**

Contrariamente a quanto accade per i punti di sbarco sopradescritti, nel molo Lerici (Grafico 11) la completa conformità è stata ottenuta in relazione al fatto che il punto di sbarco è praticamente antistante al mercato dove viene venduto il prodotto, quindi i requisiti richiesti sono confacenti alle richieste.



**Grafico 11: Modalità di sbarco molo Lerici**

Nella banchina Revel (Grafico 12) il 75% dei requisiti richiesti risulta conforme in quanto le attrezzature impiegate sono tenute in buone condizione di manutenzione e di pulizia, le operazioni di sbarco vengono svolte senza indebito ritardo e risultano separate da quelle di approvvigionamento del carburante. Nella vendita diretta, peraltro molto limitata, le attrezzature di esposizione sono in materiale idoneo, suscettibile di facile pulizia e disinfezione.

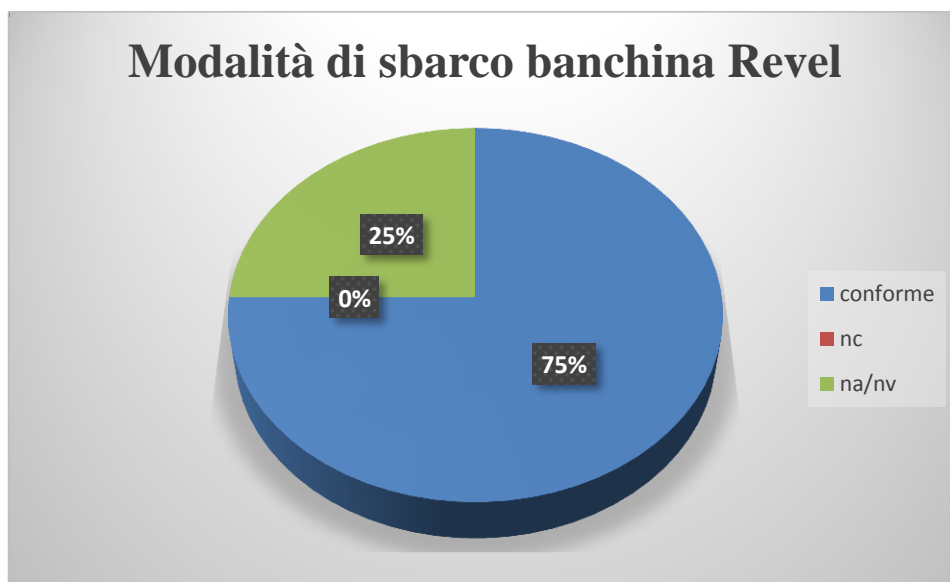
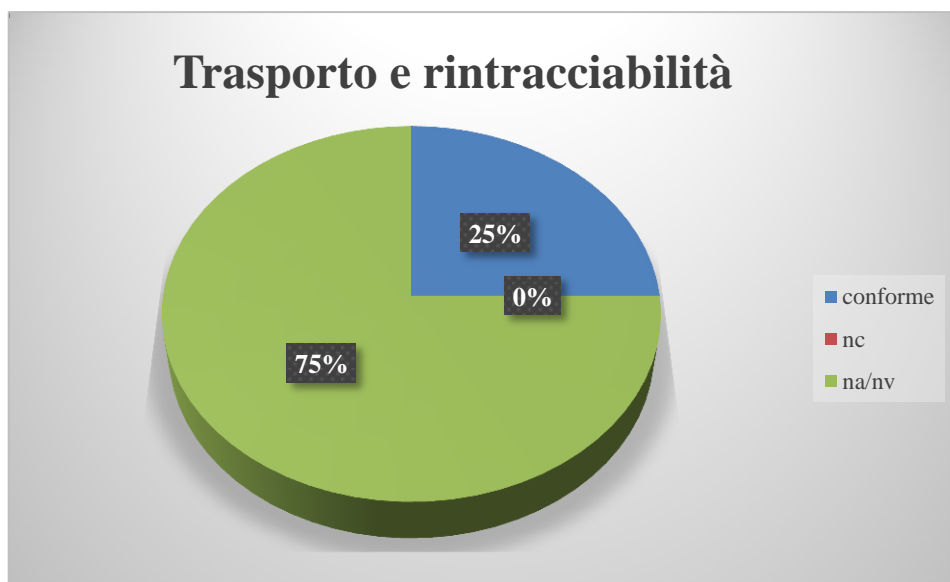


Grafico 12: Modalità di sbarco della banchina Revel

### 7.3 TRASPORTO E RINTRACCIABILITÀ

Nella sezione della check-list che riguarda le modalità di trasporto e rintracciabilità sono state prese in considerazione le caratteristiche degli automezzi che devono risultare idonei al trasporto verso gli stabilimenti a terra. Inoltre, è stato verificato che questo fosse effettuato in contenitori idonei e che i PdP fossero conservati sotto ghiaccio, tra il punto di sbarco e il primo stabilimento di destinazione non fossero effettuate operazioni di trasbordo tra automezzi diversi e che la rintracciabilità fosse garantita con un'adeguata documentazione. Come si può osservare dal grafico (Grafico 13) nel 75% dei casi, la suddetta sezione risulta non attinente poiché nei punti di sbarco ispezionati, si effettuava prevalentemente la vendita diretta.



**Grafico 13: Trasporto e rintracciabilità dei Punti di sbarco ispezionati**

Nei moli Pagliari (Grafico 14), Cadimare (Grafico 15) e banchina Revel (Grafico 16) possiamo osservare la completa conformità ai requisiti richiesti.



Grafico 14: Trasporto e rintracciabilità molo Pagliari

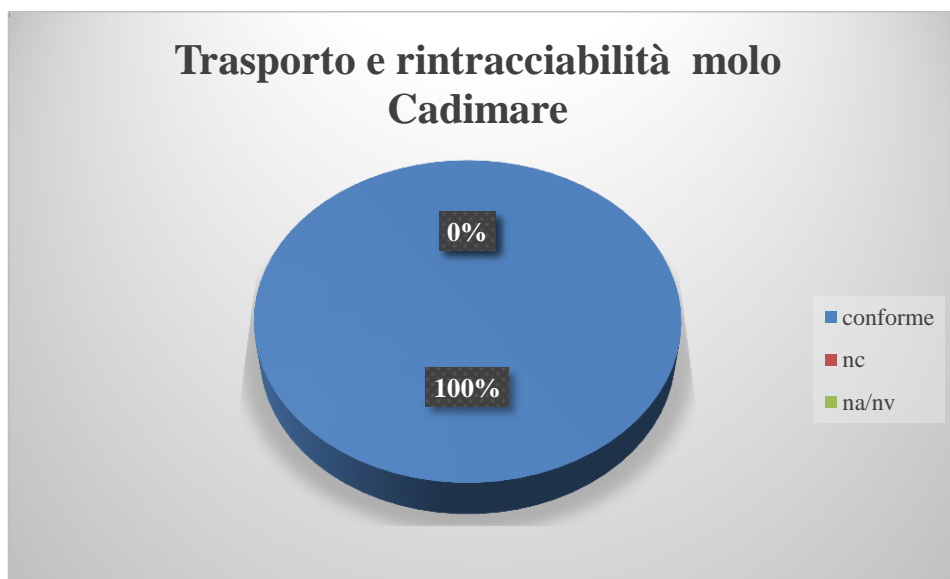
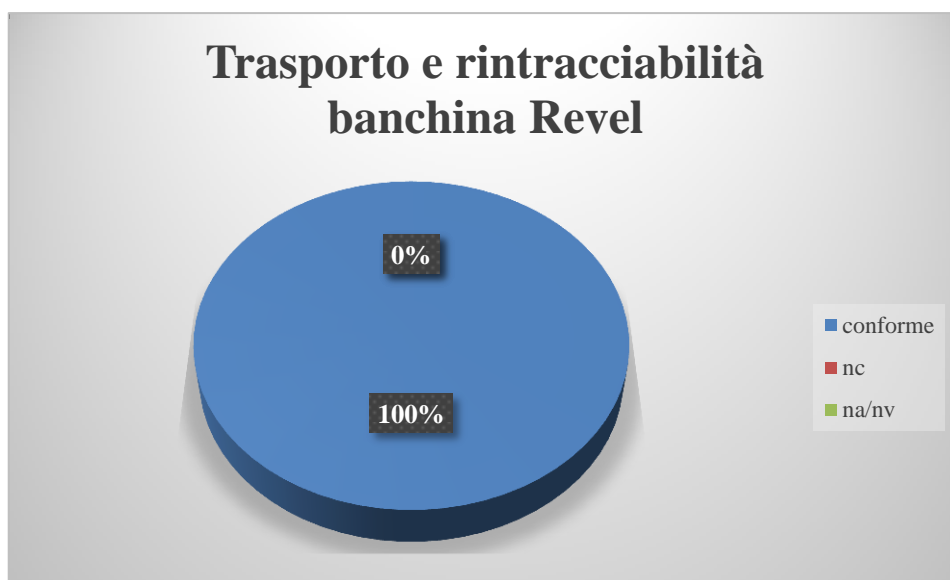


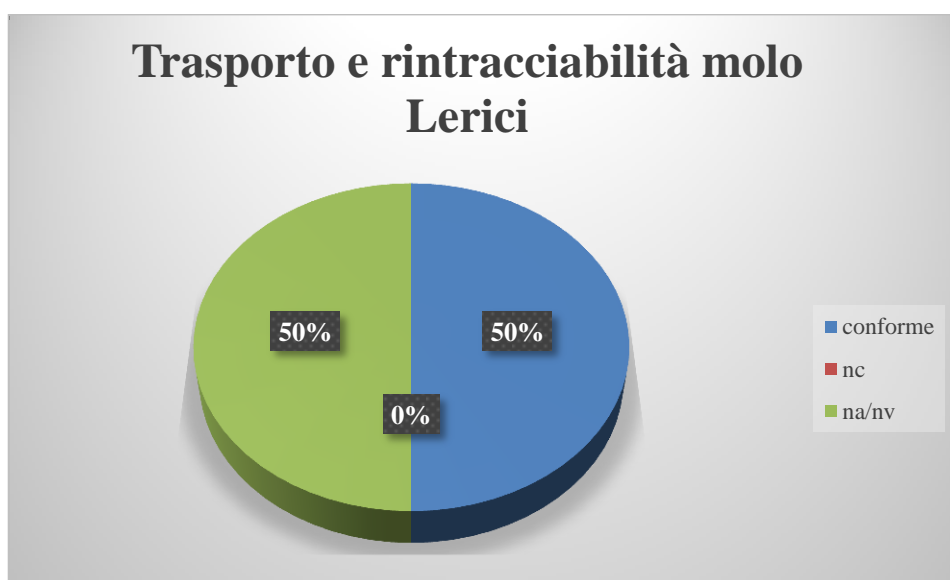
Grafico 15: Trasporto e rintracciabilità molo Cadimare





**Grafico 16: Trasporto e rintracciabilità banchina Revel**

La sezione di trasporto e rintracciabilità risulta trascurabile soltanto a livello del molo Lerici (Grafico 17) in funzione della vicinanza al mercato del pesce.



**Grafico 17: Trasporto e rintracciabilità molo Lerici**

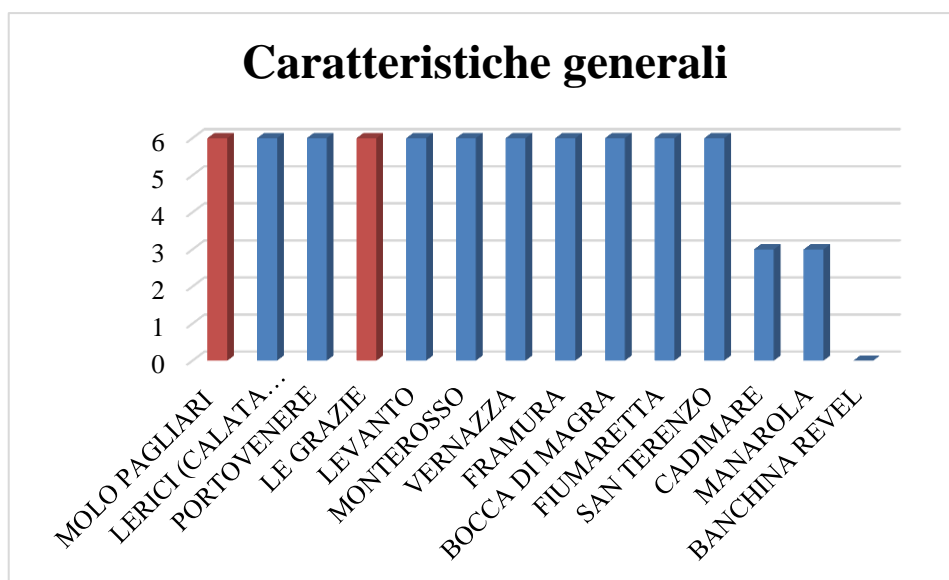
Nel porticciolo Monterosso (Grafico18) questa sezione non è stata verificata in quanto non in attività al momento dell'ispezione.



**Grafico 18: Trasporto e rintracciabilità molo Monterosso**

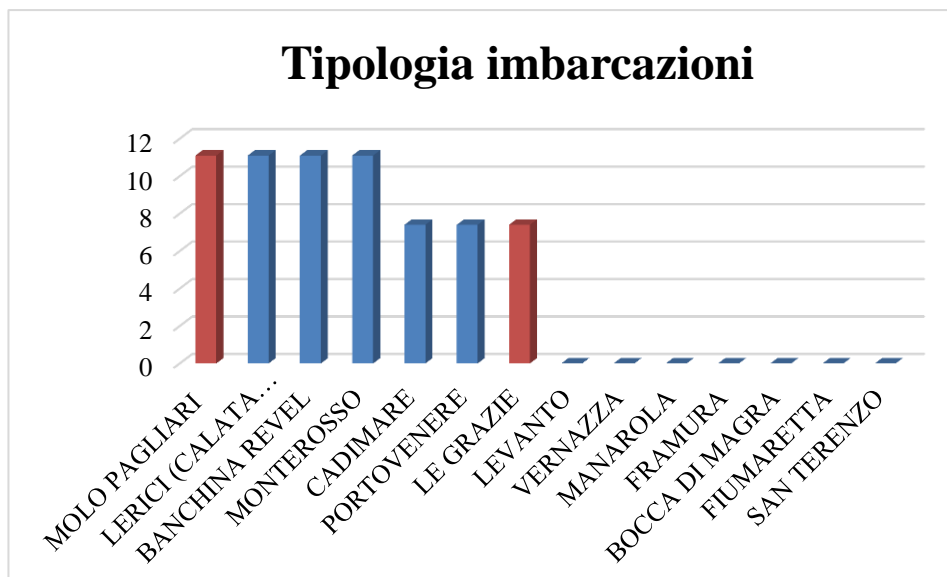
Come precedentemente descritto, l'ispezione è proseguita assegnando ad ogni punto di sbarco un punteggio in relazione alle diverse categorie.

Nella valutazione delle caratteristiche generali (struttura/dotazioni e condizioni generali) è possibile rilevare che il 78% (Grafico 19) dei punti di sbarco ispezionati ha ricevuto 6 punti, in quanto presentava discrete condizioni generali e strutturali, così come le dotazioni, solo in una minima parte e precisamente nel 22% della totalità, il giudizio era decisamente buono. Nell'analisi complessiva si è preso in considerazione l'interesse dei punti di sbarco, compresi i due attualmente non in attività, colorati in rosso nel grafico sottostante (grafico 19), ma censiti e valutati regolarmente all'inizio della procedura di categorizzazione.



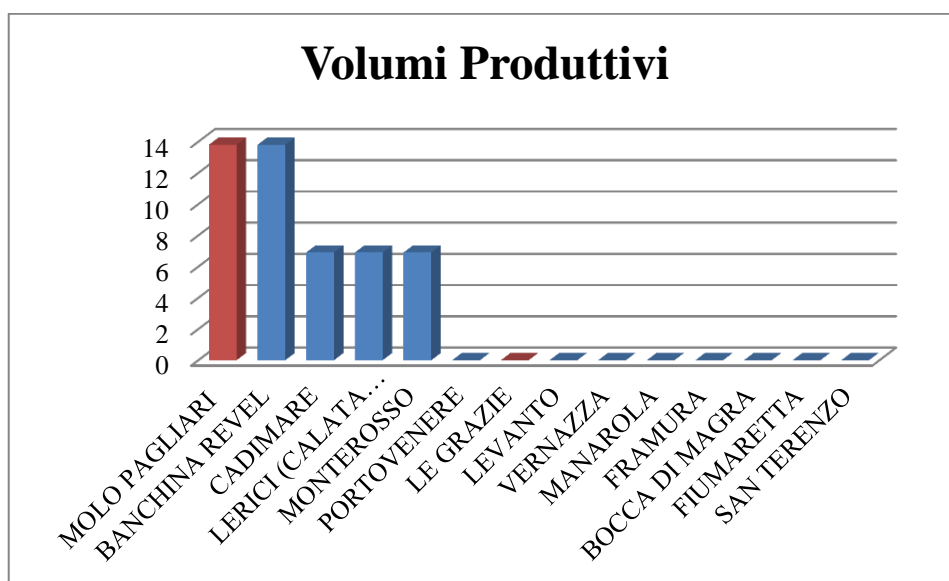
**Grafico 19: Punteggio relativo alle caratteristiche generali dei Punti di sbarco esaminati**

Nel Grafico 20 è rappresentato il punteggio associato alla tipologia di imbarcazione, risulta interessante notare che in questa sezione il 50% del campione preso in esame ha ricevuto un punteggio molto basso, questo in funzione della tipologia delle imbarcazioni che attraccano. Infatti, oltre ad essere in numero molto ridotto (minore di 10), sono tutte catalogate di categoria A, cioè navi che per idoneità alla navigazione litoranea e per dotazioni di attrezzi sono atte alla pesca costiera locale, entro 6/12 miglia dalla costa. Solo il 28% ha ottenuto un punteggio più elevato sia in funzione di un numero maggiore di imbarcazioni per singolo punto di sbarco sia in funzione della tipologia e l'attrezzatura delle imbarcazioni.



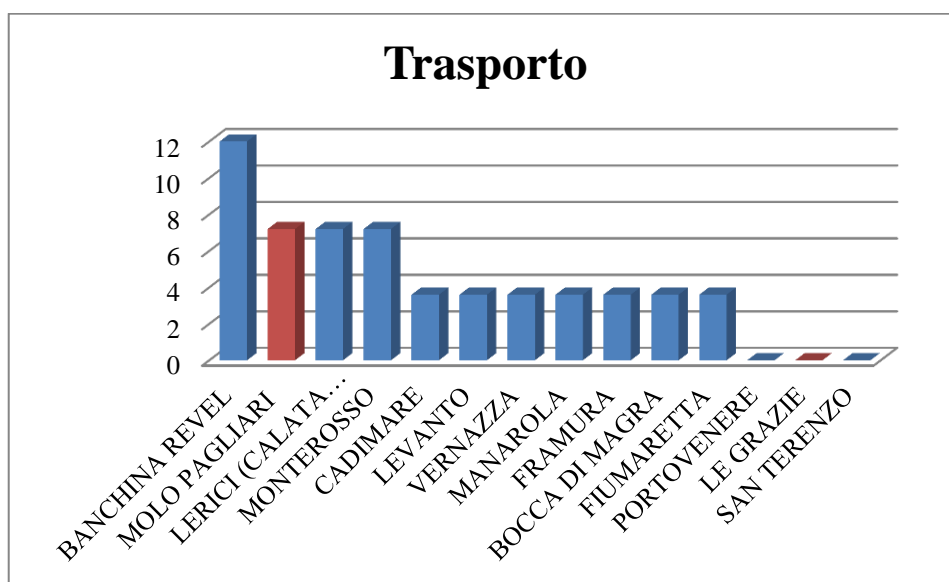
**Grafico 20: Punteggi relativi alla tipologia imbarcazioni dei punti di sbarco esaminati**

Anche in merito ai volumi produttivi (Grafico 21), il 64% del campione ha ricevuto un punteggio basso. Infatti, il quantitativo di prodotto sbarcato è inferiore alle 10 tonnellate/anno. Solo il 21% ha volumi produttivi maggiori di 10 tonnellate/anno e il 14% supera le 100 tonnellate/anno, fattore quest'ultimo che ha innalzato il punteggio della categorizzazione facendo aumentare la frequenza dei controlli.



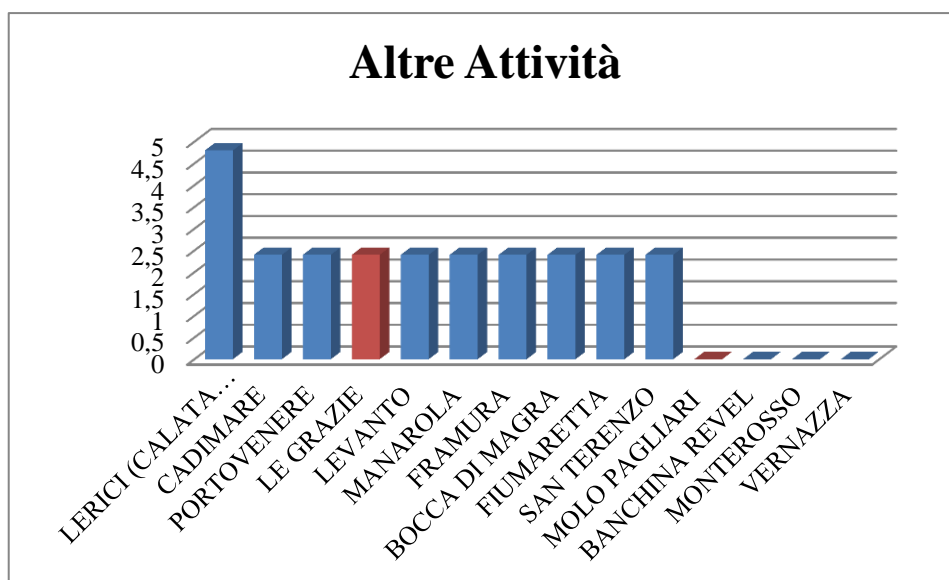
**Grafico 21: Punteggi relativi ai volumi produttivi dei punti di sbarco esaminati**

In merito all'attività di trasporto verso un mercato ittico, impianto collettivo aste o stabilimenti riconosciuti possiamo notare (Grafico 22) come, se si esclude il punto di sbarco banchina Revel (7% sul totale) dove tutto il prodotto pescato praticamente viene scaricato e trasportato verso il mercato ittico, negli altri punti il 71% non effettua trasporto perché vende direttamente o effettua brevi tragitti mentre solo il 21% fa del trasporto di una certa importanza.



**Grafico 22: Punteggi relativi al trasporto dei punti di sbarco esaminati**

Per quanto riguarda le altre attività connesse alle operazioni di sbarco e precisamente la presenza di operatori che effettuano la cessione diretta di piccoli quantitativi di PdP al consumatore finale presso il punto di sbarco, è possibile rilevare che solo in piccola percentuale, e precisamente il 28%, non si effettuava praticamente vendita diretta mentre nel 72% dei punti di sbarco tutto il prodotto pescato viene venduto direttamente al consumatore finale (Grafico 23).



**Grafico 23: Punteggi relativi altre attività dei punti di sbarco esaminati**

Sulla base di quanto sopradescritto e con l'ausilio delle *check-list*, è stata effettuata l'ispezione, la valutazione del rischio e la successiva categorizzazione del 40% dei punti di sbarco individuati entro il 31 dicembre 2013. I punteggi ottenuti in seguito ai controlli, la categorizzazione e la relativa frequenza dei controlli sono riportati nella tabella sottostante (Tabella 6).

PUNTI DI SBARCO	CONTROLLI UFFICIALI ESEGUITI	VALUTAZIONE PUNTEGGIO	ESITO CATEGORIZZAZIONE	FREQUENZA ISPETTIVA
Molo Pagliari	1	38,1	Rischio medio	Annuale
Cadimare	1	23,3	Rischio basso	Biennale
Lerici	1	36	Rischio medio	Annuale
Banchina Revel	1	36,9	Rischio medio	Annuale
Portovenere	1	15,08	Rischio basso	Triennale
Le Grazie	1	15,08	Rischio basso	Triennale

**Tabella 6: Valutazione finale dei Punti di sbarco ispezionati 2012-2013**

L'ispezione, la valutazione del rischio e la successiva categorizzazione del restante 60% dei punti di sbarco (Tabella 7) è stata effettuata con la stessa modalità descritta sopra, in accordo con i contenuti del PRISA, entro il 30/06/2014.

PUNTI SBARCO	DI	CONTROLLI UFFICIALI ESEGUITI	VALUTAZIONE PUNTEGGIO	ESITO CATEGORIZZAZIONE	FREQUENZA ISPETTIVA
Levanto		1	12,6	Rischio basso	Triennale
Monterosso		1	31,2	Rischio medio	Annuale
Vernazza		1	9,6	Rischio basso	Triennale
Manarola		1	9	Rischio basso	Triennale
Framura		1	12	Rischio basso	Triennale
Bocca di Magra		1	12	Rischio basso	Triennale
Fiumaretta		1	12	Rischio basso	Triennale
San Terenzo		1	8,4	Rischio basso	Triennale

**Tabella 7: Valutazione finale dei Punti di sbarco ispezionati 2014**

Nell'anno 2014, il punto di sbarco di Le Grazie è risultato inattivo, il molo Pagliari è stato sostituito da banchina Revel per cui i punti di sbarco attualmente attivi sul territorio dell'ASL 5 Spezzino risultano essere 12. Di questi: 3, corrispondenti al 25% sul totale dei punti presenti, (con un punteggio superiore a 30), sono stati considerati a rischio medio.

Nel 2015 in base alla categorizzazione effettuata negli anni precedenti, sono stati esaminati i seguenti punti di sbarco (Tabella 8), definendo nuovamente la frequenza ispettiva.

PUNTI SBARCO	DI	CONTROLLI UFFICIALI ESEGUITI	VALUTAZIONE PUNTEGGIO	ESITO CATEGORIZZAZIONE	FREQUENZA ISPETTIVA
Lerici		1	36	Rischio medio	Annuale
Cadimare		1	23,3	Rischio basso	Biennale
Banchina Revel		1	36,9	Rischio medio	Annuale
Monterosso		1	31,2	Rischio medio	Annuale

**Tabella 8: Valutazione finale dei Punti di sbarco ispezionati 2015**

Per cui al termine della categorizzazione, i punti di sbarco che presentano un rischio maggiore e di conseguenza necessitano di una frequenza ispettiva più elevata sono banchina Revel, molo Pagliari, Lerici, Monterosso e Cadimare come riportato nella tabella 9 e nel grafico 24.

PUNTO DI SBARCO	PUNTEGGIO CATEGORIZZAZIONE RISCHIO		INDICE DI RISCHIO Inferiore a 30 (BASSO) da 30 a 42 (MEDIO) oltre 42 (ELEVATO)	FREQUENZA ISPETTIVA
MOLO PAGLIARI	38,1	attivo fino al 31/10/2013	MEDIO	ANNUALE
BANCHINA REVEL	36,9	attivo	MEDIO	ANNUALE
LERICI	36	attivo	MEDIO	ANNUALE
MONTEROSSO	31,2	attivo	MEDIO	ANNUALE
CADIMARE	23,3	attivo	BASSO	BIENNALE
PORTOVENERE	15,8	attivo	BASSO	TRIENNALE
LE GRAZIE	15,8	attivo fino al 2014	BASSO	TRIENNALE
LEVANTO	12	attivo	BASSO	TRIENNALE
FRAMURA	12	attivo	BASSO	TRIENNALE
BOCCA DI MAGRA	12	attivo	BASSO	TRIENNALE
FIUMARETTA	12	attivo	BASSO	TRIENNALE
VERNAZZA	9,6	attivo	BASSO	TRIENNALE
MANAROLA	9	attivo	BASSO	TRIENNALE
SAN TERENCE	8,4	attivo	BASSO	TRIENNALE

Tabella 9: Categorizzazione dei punti di sbarco e relativa frequenza d'ispezione

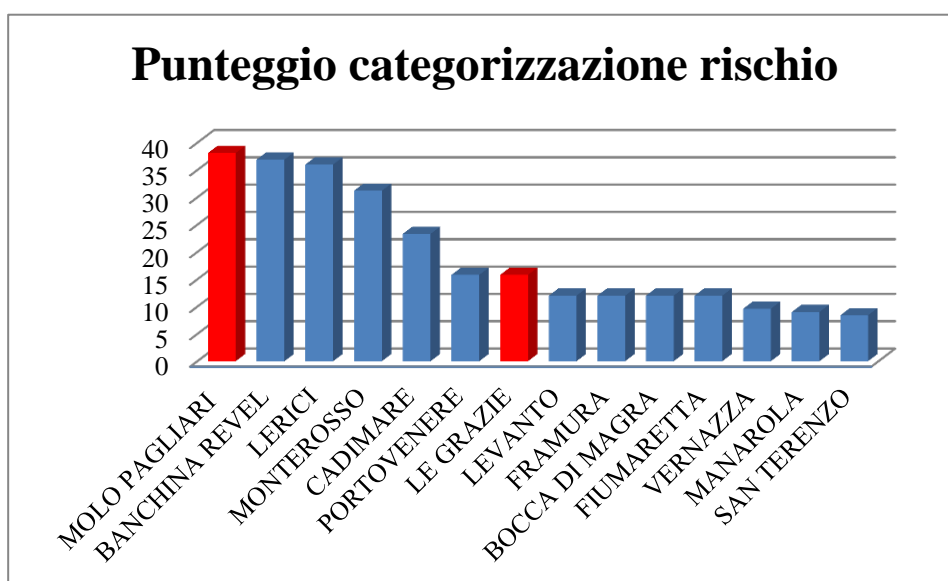


Grafico 24: Rappresentazione grafica dei punteggi finali della categorizzazione dei punti di sbarco



## 8. CONCLUSIONI

---

In conclusione, in base all'analisi dei dati scaturiti dalla categorizzazione dei punti di sbarco attivi, possiamo dire solo il 25% ha un valore tale da rientrare nella categoria “rischio medio” e quindi necessita un'ispezione con frequenza annuale. Da sottolineare però che questo non è dovuto al riscontro di problematiche di ordine igienico sanitario ma a fattori come: il numero di imbarcazioni e la quantità in tonnellate/anno di pescato. Infatti, a questi parametri sono assegnati valori elevati che alzano il punteggio totale della categorizzazione.

Per il restante 75% dei punti di sbarco attivi possiamo dire che il punteggio assegnato dalla categorizzazione è notevolmente basso, infatti, l'88% dei punti di sbarco (8 su 9), non raggiungono i venti punti. Tale punteggio è dovuto alla presenza di poche imbarcazioni e ad un quantitativo limitato di pescato.

Fa eccezione il molo di Cadimare per il quale, nonostante un punteggio di 23.3 (rischio basso), l'autorità competente ha deciso di aumentare la frequenza dei controlli.

## BIBLIOGRAFIA

---

- Regolamento (CE) n° 178/2002 del parlamento europeo e del consiglio del 28 gennaio 2002 che stabilisce i principi e i requisiti generali della legislazione alimentare, istituisce l'Autorità europea per la sicurezza alimentare e fissa procedure nel campo della sicurezza alimentare;
- Regolamento (CE) n° 852/2004 del parlamento europeo e del consiglio del 29 aprile 2004 sull'igiene dei prodotti alimentari, Allegato I;
- Regolamento (CE) n° 853/2004 del parlamento europeo e del consiglio del 29 aprile 2004 che stabilisce norme specifiche in materia di igiene per gli alimenti di origine animale, Allegato III sezione VIII;
- Regolamento (CE) n° 854/2004 del parlamento europeo e del consiglio del 29 aprile 2004 che stabilisce norme specifiche per l'organizzazione di controlli ufficiali sui prodotti di origine animale destinati al consumo umano, Allegato III;
- Regolamento (CE) n° 882/2004 del parlamento europeo e del consiglio del 29 aprile 2004 relativo ai controlli ufficiali intesi a verificare la conformità alla normativa in materia di mangimi e alimenti e alle norme sulla salute e sul benessere degli animali;
- Regolamento (CE) n° 1224/2009 del consiglio del 20 novembre 2009 che istituisce un regime di controllo comunitario per garantire il rispetto delle norme della politica comune della pesca;
- Ministero della Salute DGSAN 0025442-P-10/08/2010 controlli sanitari presso i punti di sbarco e sulle operazioni di trasporto dei prodotti della pesca al primo stabilimento di destinazione;
- “Rimodulazione e integrazione – per l’anno 2013 – di alcune attività previste dal Piano Integrato della Sicurezza Alimentare (PRISA) di cui alla DGR 808/2011 - Allegato A;

- Delibera della Giunta Regionale n° 808/2011 approvazione del Piano regionale integrato della Sicurezza Alimentare (PRISA) per gli anni 2011-2013 ai sensi del regolamento CE 882/2004 articolo 41;
- Delibera della Giunta Regionale n° 688 del 14/06/2013 Programmazione di alcune attività di controllo in ambito di sicurezza alimentare e sanità animale per l'anno 2013.
- Delibera della Giunta Regionale n° 1512 del 29/12/2015 Recepimento Accordo SR “Linee guida in materia di Igiene di prodotti della pesca” rep. Atti 195/CSR del 05/11/2015.